IN CALCE AL DOCUMENTO L'ELENCO DELLE MODIFICHE INTERVENUTE

REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS)

COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA

Edizione 2015

CAP. I

NORME GENERALI (NG)

PREMESSA:

Le competizioni di velocità in salita sono esclusivamente di tipo agonistico.
Sono suddivise in tre tipologie:

a) gare con validità di Campionato Italiano Velocità della Montagna (CIVM), aventi o no anche validità per TIVM e titoli FIA: Campionato Europeo della Montagna (CEM) o Coppa Internazionale Velocità della Montagna (IHCC)

b) gare con validità di Trofei Italiani Velocità della Montagna (TIVM)

c) Gare Nazionali (tutte le altre gare non ricomprese nelle lettere a) e b) di cui sopra).

Le prescrizioni di cui all'Appendice 7 "Regolamenti Tecnici" sono applicabili nelle gare di Velocità in Salita solo se espressamente richiamate.
Nelle gare titolate FIA ed Internazionali i conduttori e le relative vetture che vogliono concorrere ai titoli FIA o Internazionali devono rispettare le normative di sicurezza impartite dalla FIA (abbigliamento, dispositivo di ritenuta della testa, caschi, sedili, armature di sicurezza, ecc.). Per i conduttori e le relative vetture che concorrono per i titoli Nazionali si applicano le normative impartite dall'ACI.

ART. 1 - PERCORSO, IMPIANTI E SERVIZI DI SICUREZZA

1.1 NORMATIVE GENERALI

Il tracciato delle competizioni di velocità in salita è del tipo aperto, con traguardi di partenza e d'arrivo alle sue estremità, ad altitudine diversa, e va percorso solo in senso ascendente.
Le caratteristiche del tracciato, delle protezioni, degli impianti per lo svolgimento delle gare e dei servizi di sicurezza sono contenute nel presente Regolamento di Settore, unitamente al testo dell'articolo 7 "Gare in Salita" e degli articoli 2.3, 2.5 e 2.6 dell'allegato H al Codice (posti di percorso, interventi sulla pista, servizi di soccorso) ed al Cahier de Charges.
Le suddette norme si applicano integralmente alle competizioni internazionali (valide per Campionato Europeo Montagna e la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA), mentre per le competizioni valevoli per i titoli nazionali e le "Nazionali" la loro applicazione si conformerà, per quanto riguarda le caratteristiche geometriche del tracciato e le protezioni ai par. 1.2, 1.3 che seguono.

1.2 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO

Nelle gare titolate FIA si devono osservare le caratteristiche geometriche previste dalla regolamentazione internazionale.
Pendenza totale media espressa in percentuale della lunghezza del percorso = minimo 4%

Lunghezza minima del percorso = 4 km (questa prescrizione non si applica alle gare disputate entro il 31-12-2007, autorizzate dall' ACI con lunghezza del percorso inferiore).
La lunghezza minima delle gare con validità CIVM/TIVM è di 8 km (se la lunghezza del percorso è uguale o superiore a 4 km ed inferiore a 8 km la gara dovrà svolgersi su due sessioni di gara).
La lunghezza minima delle altre gare è di 4 km, massima 18 km Potranno effettuarsi gare in due sessioni di gara con classifica basata sulla somma dei tempi.
Lunghezza massima del percorso = 18 km;
Pendenza media parziale espressa in percentuale della somma dei tratti a pendenza inferiore a 2,5% o a pendenza negativa rispetto alla lunghezza totale del percorso = massima 10% gare CIVM e CEM; massima 15 % altre gare. Queste disposizioni relative alla pendenza media parziale:
si applicano soltanto ai percorsi delle gare di Velocità in Salita per auto moderne organizzate e svolte per la prima volta dopo il 2000. Per i percorsi delle gare organizzate e svolte fino al 2000, l'eventuale verificarsi di anomalie rispetto alle disposizioni di cui sopra sarà motivo di particolare attenzione da parte degli incaricati del loro controllo che potranno valutare, qualora lo ritengano opportuno, particolari apprestamenti di sicurezza nei tratti interessati;
non si applicano ai percorsi delle gare di Velocità in Salita dove sono ammesse soltanto le auto storiche.
Ai fini del controllo della pendenza totale media e della pendenza media parziale, l'organizzatore dovrà inviare all'ACI, nei termini previsti al successivo articolo 1.3.2, un profilo altimetrico in scala 1:2000 per la lunghezza e 1:100 per l'altezza, predisposto e sottoscritto da un tecnico abilitato (ingegnere, architetto o geometra) e comprensivo di una relazione tecnica, sempre sottoscritta dal tecnico, nella quale saranno indicate le modalità e la strumentazione utilizzate per il rilievo e la relativa precisione.
Il profilo, che comprenderà tutto il tracciato di gara previsto e si estenderà per almeno 200 m prima della partenza e dopo l'arrivo, si svilupperà lungo l'asse geometrico della sede stradale.
Il rilievo altimetrico dovrà evidenziare, con le relative quote, l'inizio e la fine di tutte le livellette che si succedono lungo il percorso; lungo tutto il profilo i punti quotati non potranno essere distanziati più di 100 m.
In conclusione, nel profilo altimetrico dovranno essere riportati:

1) Punti quotati dell'asse stradale con la relativa numerazione (che dovrà essere riportata anche in planimetria)
2) Distanze parziali tra i punti quotati
3) Distanze progressive
4) Lunghezza e pendenza percentuale delle singole livellette
5) Rettifili e curve

In caso di dubbio e a discrezione dell'ACI potranno essere effettuate delle verifiche e rilevazioni sul percorso da parte di incaricati del Gruppo di Lavoro Piste & Percorsi.
larghezza minima 5 m con le deroghe previste dal par. 7.1 dei Criteri FIA;
raggi di curvatura dei raccordi altimetrici: devono avere una lunghezza almeno pari al 50% di quella prevista dalle norme internazionali (Criteri di sicurezza FIA - Comma 2.2.1).
L'iscrizione a calendario delle gare si intende subordinata al rispetto di tutte le caratteristiche geometriche.

1.3 PROTEZIONI E DOCUMENTAZIONE PERCORSI

1.3.1 Le protezioni devono conformarsi alla normativa applicabile.
In particolare, per la protezione del pubblico, vale la norma che lo stesso sarà ammesso soltanto nelle zone che offrono la possibilità di controllarlo in modo efficace e che non presentano pericoli, tenuto conto della distanza e dell'altezza dalla strada e della velocità raggiungibile sul tratto considerato; oppure in zone possibilmente a monte adeguatamente protette da barriere naturali o artificiali capaci di arrestare una vettura, nel qual caso il pubblico dovrà comunque essere contenuto alla distanza di almeno tre metri dalla barriera.
Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard-rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza dei guard-rail doppi, ossia 73 cm), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto guard-rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA

art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.
Nelle gare ove sono ammesse vetture del gruppo Formula monoposto è obbligatorio, nelle posizioni individuate in occasione del sopralluogo da parte degli Ispettori incaricati, l'uso di guard-rail doppio (vivamente raccomandato il triplo) , con eventuali protezioni con barriere di pneumatici legati fra loro e ancorati alla barriera, fatti salvi eventuali diversi allestimenti di sicurezza sperimentali che possono essere autorizzati dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi, su proposta dell'Ispettore delegato.
Dopo le Appendici al presente RDS. sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

1.3.2 Gli organizzatori di tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche) - nei casi di modifica del percorso di gara o gara di nuova iscrizione - dovranno trasmettere al Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi ACI Via Durando 38 - 20158 Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a una copia di quanto previsto dal RSN Cap. III (planimetrie e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.
Dovrà essere presentata anche planimetria redatta da Ente riconosciuto (Regione, Province, Comuni) della zona in scala 1:5000 oppure 1:10000 oppure 1:25000 (IGM) con tracciato della gara e curve di livello.
1.3.3 Barre antintrusione: il loro montaggio deve conformarsi alle prescrizioni di cui all'Appendice 4 "Sicurezza" art. 3.3.
1.3.4 Protezione inizi di barriera: deve essere eseguito in conformità con le prescrizioni all'Appendice 4 "Sicurezza" art. 3.4.

1.4 INTERVENTO IN CASO DI OLIO SULLA PAVIMENTAZIONE

In caso di macchie d'olio sull'asfalto o di sollevamento in alcuni punti del manto stradale, il filler dovrà essere usato in quantitativo limitato solo a scopo di segnalazione; l'impiego del cemento è, in ogni caso, tassativamente vietato.

1.5 SERVIZIO MEDICO E SUA ORGANIZZAZIONE

Il servizio medico deve essere organizzato secondo le prescrizioni del presente Regolamento di Settore e del Cap. IX del RSN e di altre normative e/o regolamenti, ove richiamati.

1.6 VELOCITÀ DI PUNTA, VELOCITÀ MEDIA MAX, CHICANES DI RALLENTAMENTO

Il percorso deve essere studiato per non permettere, in linea di principio, il superamento di una velocità media di percorrenza da parte della vettura più veloce non compatibile con il percorso da utilizzare.
Inoltre, dovranno essere evitati tratti con velocità di punta non adeguate in relazione alle caratteristiche del percorso e del livello delle protezioni utilizzate.
In caso contrario e con autorizzazione preventiva dell'ACI le velocità dovranno essere ridotte opportunamente utilizzando una o più chicanes di rallentamento (il numero massimo delle chicanes sarà stabilito tenendo conto di un corretto rapporto tra il numero delle stesse e la lunghezza del percorso di gara), da realizzarsi come segue:
le barriere, composte da 3 "elementi" (vedere il disegno n° 10, in Allegato n° 7 al presente RDS,), alte minimo 60 cm e max 70 cm, saranno costituite obbligatoriamente da una fila di gomme (imbullonate fra di loro) di larghezza totale minima 50 cm e massima 1 metro e dovranno essere ancorate alla banchina sul bordo strada in maniera tale da garantire la loro resistenza agli eventuali urti delle vetture (anche ripetuti).
Sono richiesti, per il fissaggio, cavetti non metallici di adeguato spessore e robustezza fissati a solidi ganci metallici inseriti nelle barriere e nel suolo, nelle posizioni più opportune a sostenere le sollecitazioni.
La scelta di posizionare due "elementi" a sinistra e un "elemento" a destra rispetto all'asse longitudinale della strada o due "elementi" a destra e un "elemento" a sinistra deve essere fatta privilegiando la disposizione che consenta alle vetture di avere la traiettoria di uscita più favorevole per l'impostazione della curva successiva.
La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0".
Le barriere di gomme dovrebbero essere rivestite con del nastro trasportatore (conveyor belt).
Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada.
L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri.

Gli elementi costituenti la barriera (almeno il loro lato visibile dal pilota) devono essere di colore bianco (quello intermedio) e rosso (gli altri due). Non è ammessa
sui lati visibili dal pilota l'esposizione di pubblicità.
Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso conforme a quanto previsto dall'Allegato H. È vivamente raccomandata la presenza di un trattore e di un'ambulanza. Vi dovrà essere anche del materiale di scorta per eventualmente ripristinare la funzionalità della chicane in caso di sua rottura per urto o altro.
Nelle zone in corrispondenza delle chicanes il pubblico non dovrà essere ammesso.
Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 m dalla chicane stessa (vedi Cahier des Charges art. 1.3).
Se il percorso di gara non può essere reso compatibile con le presenti direttive (nemmeno con l'utilizzo delle chicanes), occorrerà ripresentare all'ACI un nuovo percorso (es.: accorciamento del precedente percorso e disputa in due sessioni della gara), accompagnato dalla prescritta documentazione aggiornata.

1.7 ISPEZIONI DEI PERCORSI DI GARA

L'ispezione del percorso di gara da parte di incaricato/i dell'ACI è obbligatoria per tutte le gare in salita (anche per sole autostoriche). Le spese relative a tale ispezione e la tassa di sopralluogo sono a carico degli Organizzatori.
L'ispezione del percorso sarà effettuata in occasione della gara.
È fatto obbligo agli organizzatori oltre a concordare direttamente con l'/gli incaricato/i le modalità dell'ispezione, di mettere a sua/loro disposizione una planimetria del percorso di gara con l'indicazione di tutti i servizi, le protezioni e i mezzi previsti per la gara (posti di percorso, ambulanze, parco chiuso, parco partenza, officina verifiche, pesa, carri attrezzi, mezzi antincendio, ecc).
È richiesta obbligatoriamente la presenza, durante il sopralluogo, del Delegato all'allestimento del percorso e di un rappresentante dell'Organizzatore.
A seguito del sopralluogo (che accerterà anche la realizzazione dei lavori indicati nel/nei verbale/i della/e ispezione/i precedente/i), saranno predisposti, a cura del/degli Ispettore/i incaricato/i,:
un rapporto contenente le prescrizioni, gli eventuali lavori da effettuare sul percorso, i suoi allestimenti di gara e le protezioni, che sarà inviato all'organizzatore perché li metta in pratica per l'edizione successiva della gara,
una relazione per il Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi riportante le risultanze del controllo dei lavori effettuati (in maniera dettagliata).
Nel 2015 si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2014 e precedenti (per le gare non effettuate nel 2014 ma disputatesi regolarmente nel 2013 si farà riferimento alle prescrizioni dettate nel 2013 e precedenti).
Per le gare di nuova iscrizione o non effettuate negli anni 2013/2014 dovrà essere effettuata un'ispezione preventiva da compiersi con alcuni mesi di anticipo rispetto alla data della gara e un'ispezione durante la gara (con spese e tasse di sopralluogo a carico dell'Organizzatore per entrambe le ispezioni). L'organizzatore è sempre tenuto a prendere gli opportuni accordi con l'/gli Ispettore/i incaricato/i per entrambe le ispezioni.

ART. 2 - AREE ATTREZZATE E SERVIZI

Spazi Paddock:
Sulla scheda di iscrizione alla gara (ved. Allegato 4) sarà cura dei concorrenti indicare lo spazio occupato dai loro mezzi di assistenza. Ciò allo scopo di una loro migliore distribuzione nelle aree che l'Organizzatore avrà avuto cura di individuare e attrezzare.

Rilevamento intermedio dei Tempi
Si raccomanda agli Organizzatori di prevedere dei rilevamenti intermedi dei Tempi, non a pagamento.

Classifiche
Andrebbe prevista la pubblicazione dei risultati in tempo reale su internet.

Aspetto e pulizia locali

Gli Organizzatori devono curare l'aspetto coreografico e la pulizia dei luoghi della segreteria, sala Collegio, sala stampa e adiacenze.

ART. 3 - VETTURE AMMESSE (PER TUTTE LE GARE CHE SI SVOLGONO SUL TERRITORIO NAZIONALE TITOLATE E NON)

Tutte le vetture devono essere conformi alla normativa FIA vigente (Allegato J), salvo se diversamente indicato dal presente regolamento.
In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia le omologazioni nazionali riportate in fiche non sono ammesse.
Fino al momento delle verifiche il concorrente potrà liberamente sostituire la propria vettura con un'altra dello stesso Gruppo e della stessa classe.
Se in sede di verifica tecnica ante-gara, una vettura non dovesse corrispondere nella sua configurazione esterna al gruppo e/o alla classe nella quale è stata iscritta, i Commissari Sportivi, su proposta dei Commissari Tecnici, potranno assegnare tale vettura al gruppo e/o alla classe cui realmente appartiene. In questo caso il concorrente dovrà versare la eventuale differenza di importo della tassa di iscrizione.
Le vetture, che dovranno essere munite di fiche di omologazione e di passaporto tecnico ACI, sono suddivise nei Gruppi e nelle Classi indicate nelle Tabelle dei Regolamenti Speciali (RS) CIVM e TIVM pubblicati in calce al presente Regolamento di Settore (RDS) e si dovranno uniformare anche alle specifiche disposizioni di cui ai paragrafi seguenti.

Limitazione pneumatici Gruppi CN, E2B, E2M:
Nelle prove (di tutte le gare) gli pneumatici sono liberi e non hanno limitazioni di numero.
In tutte le manifestazioni gli pneumatici sono liberi ma sono limitati in max n° 4 pneumatici slick da dichiarare con apposita autocertificazione firmata dal Concorrente/Conduttore (ved. fac-simile pubblicato nell' Allegato 5 al presente RDS), da consegnare ai Commissari Tecnici presso il palco partenza prima dell'orario di partenza, riportato sul R.P.G, della prima vettura.
Saranno effettuati controlli obbligatori, anche a campione, alla fine di ogni singola gara (gara1 e gara2), da parte dei Commissari Tecnici.
I pneumatici da pioggia non hanno limitazione di numero.
I Fabbricanti di pneumatici devono stampigliare gli pneumatici in maniera tale che sia possibile la loro certa identificazione e riconducibilità.

Proroga ACI di omologazione
Le vetture scadute di omologazione FIA dal 31-12-2000 in avanti, che hanno beneficiato della proroga FIA di omologazione di quattro anni, dovranno essere accettate per ulteriori dieci anni nei rispettivi Gruppi di appartenenza (N, A, B, GT), con passaporto tecnico ACI di gruppo "N", "A", "B", "GT" o del gruppo VSO (purché la vettura rientri in detta proroga di omologazione **).

Esempio:

scadenza FIA di omologazione	proroga FIA di quattro anni	proroga ACI
31-12-1999	NO	NO
31-12-2000	31-12-2004	31-12-2014
……..	……	……
31-12-2004	31-12-2008	31-12-2018
31-12-2005	31-12-2009	31-12-2019
ecc. ecc.		

Le vetture dovranno rispettare le misure di sicurezza e le normative tecniche vigenti.
Nelle gare italiane con validità FIA le vetture che usufruiscono della suddetta proroga ACI si classificheranno solamente ai fini dei titoli nazionali (non dovranno comparire nelle classifiche FIA).

**** In deroga e ad integrazione di quanto previsto da questo articolo, le vetture E3 (VSO-N e VSO-A), non ancora munite di HTP, sono autorizzate a partecipare, per i prossimi 2 anni (fino al 31-12-2016), indipendentemente dalla data di scadenza dell'omologazione, nelle auto moderne nei gruppi N oppure A (nelle classi corrispondenti). Le vetture ammissibili sono quelle previste dal regolamento di cui all'art. 3.10 del cap. II della N16/2014 (non rientranti nei periodi J1 e J2 delle auto storiche), conformi allo stesso regolamento ed in possesso di passaporto tecnico del gruppo E3 oppure, se sprovviste di tale documento, di nuovo passaporto di gruppo N oppure di gruppo A.**

Ammissione vetture GPL e CNG nelle gare in salita
Sono ammessi i veicoli dei seguenti Gruppi:
N; A; GT; E(solo se costruiti espressamente per alimentazione a Gas).

Sono esclusi le vetture monoposto, le vetture a ruote scoperte, le vetture Sport da pista, le biposto corsa; i veicoli equipaggiati con motore a ciclo Diesel; i veicoli il cui anno di costruzione sia precedente al 31-12-2005.
I veicoli ammessi dovranno essere interamente conformi ai regolamenti tecnici relativi ai rispettivi Gruppi di appartenenza, fatta eccezione per l'alimentazione per la quale si applica la normativa tecnica per vetture alimentate a CNG e GPL pubblicata nella NS 20.
Per quanto riguarda l'attribuzione dei punti ai fini dell'aggiudicazione dei titoli ACI in palio dette vetture saranno considerate e si classificheranno alla stessa stregua delle altre vetture dei gruppi di appartenenza (N, A, GT, E). I conduttori devono essere in regola con tutte le prescrizioni specifiche della Velocità in Salita.

3.1 GRUPPI N/A

Dal 1/1/2009 non è più obbligatoria la flangiatura delle vetture turbo di Gruppo N ed A prevista per i Rallyes (Appendice 7 "Regolamenti Tecnici").

3.2 RACING START/RACING START PLUS

Valgono le prescrizioni della regolamentazione tecnico sportiva pubblicata, con le eventuali limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI.

3.3 SUPERPRODUZIONE - SP (CLASSE UNICA FINO A 2000 CM³)

Vetture conformi all'Allegato J FIA vigente.

3.4 GRUPPO CN

Tutte le vetture, suddivise nelle Classi indicate nelle Tabelle di cui alle Norme Speciali (NS) CIVM/TIVM/Nazionali, devono conformarsi esattamente all'art. 259 - Gruppo CN dell'Allegato J vigente con le seguenti particolarità:

3.4.1 Categoria CN/TD

Riservata a vetture CN conformi all'Allegato J vigente con motori turbo diesel di cilindrata geometrica max di 2000 cm³, omologati in Gruppo N dalla FIA (con preparazione Gruppo CN Allegato J), senza l'applicazione della flangia e mantenendo l'intercooler di serie. Per quanto riguarda la centralina si deve applicare la regolamentazione di Gruppo N (Art. 254.6 dell'Allegato J).

3.4.2 Vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 (armature di sicurezza)

In tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia, a partire dal 01/01/2014, le vetture CN di costruzione ante 1.1.2004 devono rispettare le specifiche prescrizioni di sicurezza per le armature di sicurezza di cui all'art. 259-15 dell'Allegato J "Strutture di sicurezza".

3.4.3 Gruppo CN1

Il regolamento sarà pubblicato sul sito ACI.

3.5 GRUPPO E1 ITALIA

Sono ammesse tutte le vetture omologate, scadute di omologazione o non omologate come definite dall'art. 277-1 **(Categoria I)** dell'Allegato J **(comprese tutte le vetture turismo assimilabili quali monomarca, VSO, DTM, ITC, Superproduzione, ex Supersalita, S2000, etc. etc.)** conformi al regolamento tecnico e di sicurezza FIA (Art. 277 dell'Allegato J vigente) con passaporto tecnico ACI di Gruppo "E1 Italia" o del

Gruppo di provenienza, con le particolarità di seguito riportate:

A) il motore è da intendersi libero **(anche di provenienza motociclistica). Tutte le vetture equipaggiate di motore motociclistico** ~~**sono trasferite con decorrenza immediata nel gruppo E2S nel rispetto delle prescrizioni regolamentari tecniche e di sicurezza di tale gruppo. Il passaporto tecnico eventualmente rilasciato come Gruppo E1 Italia dovrà essere aggiornato al nuovo gruppo di destinazione E2S.**~~ **gareggeranno in Gruppo E1 Italia nelle classi ad esse riservate (fino a 1150 cm3; da 1151 cm3 a 1400 cm3; da 1401 cm3 a 1600 cm3) come anche specificato nelle Norme Speciali CIVM, TIVM e Nazionali.**

B) la paratia originale (parete che separa il vano motore dall'abitacolo della vettura) deve restare nella sua originaria posizione e può essere modificata esclusivamente per consentire il passaggio di eventuali organi di trasmissione e/o canalizzazioni (per le vetture ex DTM la paratia deve rispondere alle caratteristiche del regolamento di provenienza).

Dal 1/1/2015 le vetture con paratia modificata passeranno nel Gruppo E2S

C) il motore deve restare nel vano originale ma la sua posizione è libera (lo spostamento del motore comporta il trasferimento della vettura nel gruppo E2S nel rispetto delle prescrizioni regolamentari tecniche e di sicurezza di tale gruppo)

D) quanto non specificato dalla regolamentazione si deve intendere libero.

E) i concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica.

F) per motivi di sicurezza, i serbatoi di carburante devono rispettare anche le prescrizioni dell'art. 255-5.9.2 (Gruppo A) dell'Allegato J vigente.

G) alle vetture equipaggiate con motori turbodiesel non si applica, nel Gruppo E1 Italia, il coefficiente di moltiplicazione di 1,5 della cilindrata previsto dalla FIA.

N.B.: Per l'ammissione di altre tipologie di vetture i Concorrenti dovranno farne richiesta preventiva almeno 60 giorni prima della data della gara interessata alla Commissione Velocità ACI Via Durando 38 - 20158 Milano che ne vaglierà l'ammissibilità in tempo utile.

3.6 GT (GRAN TURISMO):

Nel Gruppo GT potranno partecipare le vetture:
RGT, omologate dalla FIA e conformi all'art. 256 dell'Allegato J vigente,
GT3, omologate dalla FIA e conformi all'art. 257 dell'Allegato J vigente,
GT CUP conformi al regolamento tecnico ACI del Gruppo GT Cup previsto nelle gare di Velocità in Circuito con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI e munite del relativo passaporto tecnico.
Sono anche ammesse a partecipare in "GT CUP" tutte le vetture "GT4" conformi alla regolamentazione 2010 (NS 16 bis Cap. II art. 3.7) con le limitazioni stabilite dal Bureau Tecnico ACI e munite del relativo passaporto tecnico.
Le vetture dovranno essere conformi alla regolamentazione tecnica del monomarca o Campionato di provenienza in vigore al 31-12 dell'anno precedente o a quella dell'ultimo anno di effettuazione dello stesso.

I concorrenti sono tenuti in ogni caso a presentare, a richiesta dei Commissari Tecnici, adeguata documentazione (dichiarazione del costruttore, libretto uso e manutenzione, manuale di officina, ecc.) atta a dimostrare la data di costruzione della vettura e i dati tecnici necessari per il controllo della conformità della vettura alla regolamentazione tecnica di riferimento.
Per ragioni di sicurezza gli pneumatici delle vetture provenienti da Trofei Monomarca o similari svolgentisi in Circuito (es.: Ferrari Challenge, Citroen Saxo, ecc.) partecipanti nel Gruppo GT sono liberi.

3.7 GRUPPO E2 BIPOSTO (E2B) (SPORT PROTOTIPI DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 CM³): ※

Sono ammesse tutte le vetture sport prototipo di cilindrata massima di 3000 cm³ conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni, munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure E2B:

a) Strutture di sicurezza

Tutte le vetture costruite prima del 1.1.2004 potranno gareggiare con le strutture di sicurezza conformi all'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 15 "Strutture di sicurezza".

Le vetture costruite dopo il 1.1.2004 dovranno rispettare la normativa FIA richiamata dall'art. 277 dell'Allegato J e cioè l'art. 259 - 16.4 "Strutture di sicurezza".

Le vetture costruite a partire dal 1/1/2010 dovranno rispettare le specifiche disposizioni dell'art. 277 - 2.2 dell'Allegato J

b) Le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permissività concesse dall'art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.

c) Le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di Gruppo E2B, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.

d) Le vetture del Gruppo E2B sono ammesse nella classifica assoluta di gara aggiudicandosi i relativi premi.

e) La suddivisione delle vetture in classi è la stessa del Gruppo CN (si vedano le tabelle di cui alle Norme Speciali CIVM/TIVM/Nazionali).

f) Le vetture carenate che non consentono di essere agganciate all'armatura di sicurezza per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.

g) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.

h) Le "biposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa auto storiche.

3.8 VETTURE GRUPPO E2 MONOPOSTO (E2M) DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 CM³ ※

Vetture monoposto conformi all'Art. 277 dell'Allegato J vigente, di cilindrata massima di 3000 cm³.

Queste vetture sono ammesse nelle gare valide per il CIVM e il TIVM e potranno essere ammesse nelle gare Nazionali (in questo caso l'ammissione del Gruppo E2M è subordinata alla presentazione all'ACI, con almeno tre .mesi di anticipo rispetto alla data della gara, di una richiesta scritta da parte dell'organizzatore e all'esito positivo di un'ispezione preventiva del percorso da parte di un incaricato del Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi) alle seguenti condizioni particolari:

a) le "monoposto" ammissibili sono quelle non rientranti nella normativa autostoriche ;

b) non sono ammesse le vetture di F.1

c) le vetture devono essere in possesso di passaporto tecnico ACI (solo se iscritte da concorrenti titolari di Licenza ACI o FAMS) del Gruppo di provenienza della monoposto oppure "D/E2" (purché rilasciato entro il 31.12.2007) oppure "E2M".

d) in tutte le gare ove sono ammesse, dette vetture entreranno nelle classifiche FIA/ACI Assoluta di gara e di Gruppo ed i loro conduttori avranno diritto ai relativi premi d'onore e agli eventuali premi in denaro

e) le licenze (e le eventuali abilitazioni) richieste ai conduttori delle monoposto nelle gare di Velocità in Salita sono quelle stabilite dall'Appendice 1 "Licenze" e dalle Norme Speciali (NS). ACI

f) nelle gare valide per la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA le vetture monoposto ammissibili sono solo quelle a ruote scoperte. Questa disposizione non è valida nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM) e nelle gare ACI (ove sono ammesse le monoposto). Pertanto, nelle gare italiane valide per la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA sarà necessario prevedere le doppie classifiche al fine di tenere conto della diversità di regolamentazione tecnica.

g) abitacolo: il sedile del pilota deve essere simmetrico rispetto all'asse longitudinale della vettura.

h) è obbligatorio il montaggio di cavetti flessibili di sicurezza che assicurino il fissaggio delle ruote alla vettura, in caso di loro separazione dai bracci delle sospensioni per incidente o per altra causa.
Ciascun cavetto, di sezione trasversale minima di 110 mm², deve avere un proprio idoneo fissaggio separato.
Ogni ruota può essere fissata con uno o due cavetti omologati FIA.
Ogni cavetto deve superare i 450 mm in lunghezza e deve utilizzare terminali arrotondati (raggio di curvatura maggiore di 7.5 mm).
Si precisa che è possibile utilizzare tutti i cavetti elencati nella lista tecnica FIA n° 37 (nel caso si utilizzino due cavetti per ruota, questi devono avere almeno 9,25 mm di diametro).
Si autorizza e vivamente si raccomanda di rinforzare, localmente, i punti di attacco e i supporti dei cavetti sia lato ruota sia lato scocca.
I Commissari Tecnici hanno il dovere di rifiutare cavetti in cattivo stato.
i) per gli pneumatici si veda l'art. 3.4.2.
l) le vetture che manterranno il passaporto tecnico del Gruppo di provenienza potranno ugualmente usufruire delle maggiori permissività concesse dall'Art. 277 dell'Allegato J vigente e dal presente articolo rispetto al regolamento tecnico del loro Gruppo di provenienza.
m) le vetture sprovviste di passaporto tecnico, per ottenere il passaporto di gruppo E2M, saranno considerate a tutti gli effetti come "vetture di nuova costruzione" e, pertanto, dovranno attenersi alle regole previste per le vetture di nuova costruzione.
n) gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi.
o) per ragioni inderogabili di sicurezza è obbligatorio il montaggio, su tutte le vetture, della protezione della testa e dell'appoggiatesta come specificati all'art. 275.14.6 dell'Allegato J 2012.
p) in caso di sovralimentazione, il coefficiente di moltiplicazione da utilizzare per stabilire la cilindrata corretta è 1,7 (motori benzina).
q) le vetture carenate che non consentono di essere agganciate all'armatura di sicurezza per essere sollevate devono prevedere un apposito gancio o altro sistema idoneo allo scopo, di adeguata robustezza e chiaramente segnalato.

~~*** è in corso di studio una limitazione alla partecipazione nelle gare in Italia delle vetture dei Gruppi E2M e E2B a partire dal 1-1-2018**~~

3.9 GRUPPO E2 SILHOUETTE

Vetture tipo turismo munite del passaporto tecnico del Gruppo di provenienza oppure "E2S", conformi all'art. 277 dell'Allegato J e alle seguenti specifiche disposizioni:

a) Gli argomenti non specificati nella regolamentazione sono da ritenere liberi **(esempio: la guida centrale è ammessa purché la vettura sia derivata da una tipologia di vettura ammessa, ecc.).**

b) Queste vetture potranno gareggiare in tutte le gare.
Le Classi previste sono:
fino a 1150 cm³
da 1151 a 1400 cm³
da 1401 a 1600 cm³
da 1601 a 2000 cm³
da 2001 a 3000 cm³
oltre 3000 cm³
Per le classifiche FIA le classi restano quelle stabilite dalla FIA.

c) Sono previsti titoli o altri riconoscimenti specifici da parte dell'ACI come indicati nelle Norme Speciali (Coppe di Classe e di Gruppo sia nel CIVM che nel TIVM). Gli Organizzatori sono liberi di prevedere premi di gara in base al numero dei partecipanti.

d) Per ragioni di sicurezza e per non sovraccaricare i Commissari preposti alle verifiche tecniche ante gara le vetture che non hanno già gareggiato in Gruppo E2S in salita dovranno essere state visionate preventivamente da un Commissario Tecnico Nazionale abilitato che, accertatane la conformità, riporterà nelle annotazioni del passaporto tecnico l'ammissibilità nel Gruppo E2S.

e) In caso di importanti modifiche al telaio deve essere presentata a cura del concorrente/conduttore

una certificazione di un ingegnere iscritto all'albo attestante la conservazione dell'integrità strutturale del telaio.

N.B.: Nelle gare valide per il Campionato Europeo della Montagna (CEM), ai soli fini dei titoli FIA, ~~oltre alle prescrizioni di cui sopra~~ si deve tenere conto che le vetture ammesse sono ~~solo~~ quelle ~~tipo turismo~~ che hanno l'apparenza di una vettura ~~4 posti di larga produzione~~ **stradale** di **grande** serie **con almeno due posti** e la stessa forma del parabrezza della ~~vetture~~ **vettura** di provenienza. Nelle gare valide per la Coupe Internationale des Courses de Côte FIA si deve tenere conto che le vetture ammesse sono invece **le vetture aventi l'aspetto di una vettura stradale di grande serie ad almeno due posti come definite dall'Articolo 277 dell'Allegato J Categoria 2.** ~~tipo Turismo della Categoria 2 (inclusi i due posti di Gruppo B e le vetture di Gruppo GT)~~.

Nelle gare valide per CIVM e TIVM **e Nazionali** si applica la regolamentazione della Coupe Internationale des Courses de Côte FIA, più favorevole.

3.10 GRUPPO R

Le vetture del Gruppo R parteciperanno e si classificheranno, ai fini delle classifiche ACI, nei Gruppi N o A o GT secondo le equivalenze riportate nella tabella seguente:

TABELLA DI EQUIVALENZA GRUPPI N/A - GRUPPO R	
GRUPPI N/A	GRUPPO R
Gruppo N - Classe fino a 1150 cm³	R1A fino a 1150 cm³
Gruppo N - Classe da 1150 cm³ a 1400 cm³	R1A da 1150 cm³ a 1400 cm³
Gruppo N - Classe da 1400 cm³ a 1600 cm³	R1B da 1400 cm³ a 1600 cm³
Gruppo A - Classe oltre 2000 cm³	R4 benzina turbo 4x4 cil. corretta oltre 2000 cm³
Gruppo A - Classe da 1400 cm³ a 1600 cm³	R2B da 1400 cm³ a 1600 cm³
Gruppo A - Classe da 1600 cm³ a 2000 cm³	R2C da 1600 cm³ a 2000 cm³
	R3C da 1600 cm³ a 2000 cm³
	R3T fino a 1600 cm³
	R3D fino a 2000 cm³ (nominale)
Gruppo A - Classi corrispondenti alla cilindrata corretta	R5 vetture turbo benzina, 4 ruote motrici
Gruppo GT	RGT

Ai fini delle classifiche FIA le vetture di Gruppo R parteciperanno e si classificheranno secondo le modalità indicate nella regolamentazione specifica del Campionato, o Coppa stabilita dalla FIA.

ART. 3.11 VETTURE GRUPPO "LE BICILINDRICHE"

Le vetture si devono conformare al regolamento tecnico pubblicato nell'Allegato 8 al presente RDS, Capitolo III e devono avere il passaporto tecnico per il Gruppo "Le Bicilindriche" oppure HTP.
Tutte le vetture ex Trofei Minicar possono gareggiare esclusivamente nel Gruppo "Le Bicilindriche" con passaporto tecnico aggiornato ("Le Bicilindriche").
Tutti i passaporti attualmente inseriti nella procedura come "Trofeo Minicar 700 - TMC7" e "Trofeo Minicar 600 - TMC6" saranno trasformati in "Bicilindriche" a titolo gratuito.
Nel corso della stagione sportiva, può essere estrapolata nelle gare una classifica delle vetture bicilindriche che sono iscritte alla Assominicar.
Possono partecipare a gare valide per il titolo di Campionato Italiano solo le vetture che hanno il passaporto "Bicilindriche" inserite nel gruppo e nelle classi "Le Bicilindriche".

L'Assominicar può~~, nelle gare non titolate,~~ organizzare un proprio ~~Trofeo/~~Challenge con la partecipazione dei propri associati all'interno del gruppo e nelle classi "Le Bicilindriche".

ART. 3.12 – VETTURE SCADUTE DI OMOLOGAZIONE

Le vetture di scaduta omologazione (vedi "Definizione"), ex VSO/E3, sia di Gruppo A che di Gruppo N, potranno gareggiare nel Gruppo E1 Italia con classifiche a parte (come Gruppi E1-N e E1-A), nelle loro originarie classi di appartenenza e sono trasparenti ai fini dell'assegnazione di punteggi per qualsiasi titolo nazionale ACI (CIVM e TIVM).
Si aggiudicheranno gli eventuali premi di onore messi in palio dall'organizzatore (classificazioni assoluta, di gruppo, di classe).
Queste vetture partiranno prima delle altre vetture E1 Italia con il seguente ordine:
E1 – N
E1 – A
E1 Italia
In caso di surplus di domande d'iscrizione le vetture E1-N e E1-A saranno penalizzate rispetto alle altre vetture (non partecipando ai titoli in palio) ai fini del numero massimo di iscrizioni da accettare.
Le vetture dei gruppi E1-N e E1-A potranno gareggiare con il loro passaporto tecnico di provenienza ex VSO/E3, ecc. oppure con passaporto tecnico E1-N o E1-A.

Definizione:
Vetture omologate dal 1.1.1982 nei Gruppi N e/o A conformi all'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione (compresa la flangiatura dei motori turbo), con dispositivi di sicurezza conformi all'Allegato J vigente.

Ai soli fini della loro classificazione (e quindi del peso minimo da rispettare) le vetture turbo benzina fino a 1500 cm^3 saranno convenzionalmente considerate vetture di 2000 cm3. Quelle turbo diesel di cilindrata geometrica fino a 2000 cm^3 saranno considerate come appartenenti alla classe corrispondente alla propria cilindrata geometrica. Per tutte le altre vetture turbo si dovrà fare riferimento al coefficiente di moltiplicazione previsto dall'Allegato J dell'anno in cui la vettura è scaduta di omologazione.

A titolo orientativo sono pubblicate nell'Appendice n° 4 alla N.S. 16 Cap. II Annuario 2014 le scadenze di omologazione dei modelli di vetture più diffuse, i diametri interni delle flange, i coefficienti di moltiplicazione della cilindrata delle vetture turbo e le tabelle dei pesi minimi in funzione della cilindrata tratte dagli Allegati J (Annuari FIA) succedutisi negli anni d'interesse.
Per alcune vetture sono state indicate sia la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA che quella (tra parentesi) ottenuta conteggiando i 4 anni di proroga dell'omologazione.
Per stabilire se una vettura è "scaduta di omologazione" e ai fini della preparazione della vettura stessa e quindi dei pesi minimi, della flangia e del coefficiente di moltiplicazione da rispettare si deve prendere in considerazione la data di scadenza effettiva dell'omologazione FIA non tenendo perciò conto della data con eventuali proroghe dell'omologazione.
Le vetture dei Gruppi E1-N ed E1-A sono ripartite nelle seguenti Classi di cilindrata:

fino a 1150 cm3
da 1151 a 1400 cm3
da 1401 a 1600 cm3
da 1601 a 2000 cm3
da 2001 a 3000 cm3
oltre 3000 cm3

Vetture E1-N: nel rispetto del peso minimo della vettura è autorizzata la soppressione del sedile lato passeggero e della ruota di scorta (in questi casi non è possibile applicare zavorra per raggiungere il peso minimo).

ART. 4 - VERIFICHE - BRIEFING

Le verifiche ante-gara (gare CIVM/TIVM) si dovranno effettuare, di norma, il venerdì pomeriggio e, obbligatoriamente, il sabato mattina.
Le verifiche al sabato mattina devono terminare entro le ore 9, specificando le modalità di accesso sul R.P.G. e previa accordi con i concorrenti/conduttori onde evitare intasamenti o altre problematiche organizzative.
Dovrà essere previsto, in tutte le gare, un lasso di tempo di 30 minuti tra l'orario di chiusura delle verifiche tecniche ante-gara e la pubblicazione dei verificati/ammessi alla gara per la presentazione dei reclami (vedi RSN Cap. XXI).
Nelle gare nazionali (non titolate), che si devono svolgere in due giorni, le verifiche ante-gara si effettueranno il sabato.
Si raccomanda, per tutte le gare, di prevedere nel RPG degli orari delle verifiche tecniche per Gruppo e/o Classe e/o individuali.

ART. 4.1 VERIFICA TECNICA UNICA ANTE GARA E VIDIMAZIONE PASSAPORTI TECNICI NUOVI

Tutti i piloti partecipanti alle gare potranno usufruire della Verifica Tecnica Unica ante gara.
Detta verifica dovrà essere effettuata esclusivamente da C.T. Nazionali.
Sul Passaporto Tecnico la firma del C.T.N. attestante dovrà essere accompagnata da un timbro riportante il proprio Nome, Cognome e n° licenza.
Una volta effettuata, la Verifica Tecnica Unica sarà valida per tutte le gare di Velocità in Salita che si svolgono in Italia per tutta l'annata.
I Commissari Tecnici potranno in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione anche su quelle vetture che hanno già effettuato la Verifica Tecnica Unica.
La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.
Dovrà essere sottoposta a nuova verifica la vettura che avesse riportato danni a seguito d'incidente.
La verifica unica (che sarà valida per tutte le gare in salita salvo motivate esigenze di sicurezza) sarà effettuata il venerdì (o presso un Commissario Tecnico Nazionale).
I passaporti tecnici nuovi potranno essere vidimati solo ed esclusivamente al venerdì mattina, in una fascia oraria precisata dagli Organizzatori, di concerto con i Commissari Tecnici, ed esclusivamente per i concorrenti iscritti a quella gara.
Per meglio gestire le verifiche tecniche ante gara, i concorrenti interessati dovranno precisare, sulla scheda d'iscrizione alla gara (vedi fac simile - Appendice 4), la loro necessità di ottenere la vidimazione del passaporto tecnico nuovo o di effettuare la Verifica Tecnica Unica ante gara.
Per ragioni di sicurezza alle gare potranno essere ammesse solo vetture munite di passaporto tecnico valido (non si applica la deroga di cui all'Appendice 6 "Procedure rilascio passaporti tecnici" prevista in caso di presenza di soli Commissari Tecnici Regionali)

ART. 4.2 BRIEFING

Il briefing orale può essere sostituito da un briefing scritto da consegnare al concorrente/conduttore che lo controfirmerà per ricevuta.
Nelle gare titolate FIA o internazionali il briefing, sia orale che scritto, dovrà essere fatto anche in lingua inglese.

ART. 4.3 VERIFICHE TECNICHE SU RECLAMO

Le verifiche tecniche su reclamo presentato al termine di gara 1 potranno essere effettuate dopo gara 2 previa piombatura dei particolari oggetto di reclamo.

ART. 5 - PROVE SU STRADA APERTA AL TRAFFICO

È vietato nella settimana nella quale si svolge la gara effettuare prove su strada aperta al traffico con vetture non conformi alle norme del Codice della Strada o disattendendo le stesse.
In seguito a segnalazione da parte dell'Autorità il Collegio dei Commissari Sportivi deciderà la sanzione da comminare ai contravventori, che potrà giungere sino alla non ammissione alla gara.
Gli Organizzatori prenderanno accordi con le Autorità locali affinché predispongano un adeguato servizio di controllo e segnalino i nominativi dei Concorrenti che incorressero in infrazioni alle norme della circolazione stradale.

ART. 6 - PROVE UFFICIALI

I conduttori dopo le verifiche potranno effettuare prove sul percorso, espressamente chiuso al traffico, nel giorno e ora indicata nel programma.
Unicamente i conduttori, titolari o di riserva, regolarmente designati da ogni concorrente potranno, singolarmente, prendere parte alle prove ufficiali.
Gli orari di prova stabiliti dal Direttore di Corsa, potranno essere modificati dai Commissari Sportivi o dal Direttore stesso con le modalità previste dall'Art. 41 e seguenti del RSN.
Ogni conduttore, per partecipare alla gara, dovrà aver compiuto almeno una volta l'intero percorso durante le prove ufficiali.
In difetto di tale requisito un conduttore che abbia preso la partenza nelle prove ufficiali ma che non abbia compiuto l'intero percorso, potrà ugualmente essere ammesso alla gara purché in uno dei tre anni cronologicamente precedenti, si sia classificato nella gara stessa oppure che risulti essere nella lista degli ammessi alla gara, sempre nei tre anni cronologicamente precedenti, ed il percorso non sia cambiato in misura superiore al 10%.
In tal senso in sede di verifiche sportive ante-gara il conduttore dovrà sottoscrivere la seguente apposita dichiarazione (autocertificazione) dalla quale risulti essere in possesso dei requisiti stabiliti dal capoverso precedente.
Il modello della dichiarazione è il seguente:
Il sottoscritto conduttore ……. Licenza ACI n° ……. dichiara di essersi classificato nella presente gara come segue:

anno gruppo
classe posizione in classifica
…… ……
…… …… ……
ecc.

In fede - firma

_____

N.B. = Tutto quanto sopra, in osservanza della Legge sull'Autocertificazione.
Il conduttore può inoltre essere ammesso alla gara con decisione motivata dei Commissari Sportivi anche su proposta del Direttore di Gara.
Durante le prove ufficiali funzionerà il servizio di cronometraggio. I tempi che venissero comunicati avranno solo valore informativo, a meno che non si tratti di prove di qualificazione.
Superato il traguardo d'arrivo i conduttori debbono obbligatoriamente seguire le disposizioni degli Ufficiali di Gara e posteggiare la vettura negli spazi all'uopo predisposti.
Gli Organizzatori, ove lo ritengano possibile, potranno prevedere due turni di prove ufficiali per tutte le vetture. (Per tutte le vetture s'intendono tutte le classi di ciascun gruppo ammesso; pertanto il doppio turno deve interessare uno o più gruppi interi).
Per le gare valide per il Campionato Europeo della Montagna e il Challenge FIA dovranno obbligatoriamente essere previsti due turni di prove ufficiali per tutte le vetture previste dal regolamento FIA.
Le prove ufficiali si svolgeranno col seguente ordine:
a) vetture storiche

b) Le Bicilindriche
c) vetture Racing Start/Racing Start Plus
d) vetture Gruppo N
e) vetture Gruppo A (A - R - Kit Car - S1600 - SP - WRC)
f) vetture **E1–N; E1–A;** E1 Italia/E1FIA, comprese le S2000 (la classe fino a 1600 cm3 geometrici turbo benzina partirà dopo la classe fino a 2000 cm3)
g) vetture GT (classi RGT, GTCUP, GT3)
h) vetture E2S (ove autorizzate)
i) vetture CN
l) vetture E2B
m)vetture E2M (ove autorizzate)

NB: la posizione di partenza delle vetture appartenenti ad eventuali Trofei monomarca approvati dall'ACI sarà specificata nel RPG.
Nelle prove in una sola sessione le vetture E1 Italia /E1 FIA, GT, E2S, CN, E2B ed E2M potranno effettuare due turni di prove: uno all'inizio e uno alla fine.
Nel caso dei due turni di prove ufficiali i conduttori hanno la facoltà di effettuare entrambi od un solo turno.
Al termine delle prove ufficiali il Direttore di Gara provvederà a stilare l'elenco dei partenti da esporre all'Albo Ufficiale.

ART. 7 - PARTENZA

Gli Organizzatori delle gare di Campionato Italiano Velocità della Montagna dovranno acquisire i risultati della precedente gara di Campionato pubblicata (CIVM) e predisporre l'elenco degli iscritti con relativi numeri di gara in questo modo:
- per ciascuna Classe gli ultimi tre partenti rispetteranno in senso inverso i primi tre classificati nella stessa classe della gara precedente (il 3° classificato partirà per terz'ultimo - il 2° come penultimo e il 1° per ultimo) e, per l'assoluta, gli ultimi tre partenti rispetteranno in senso inverso i primi tre classificati assoluti della classifica provvisoria del Campionato in corso CIVM alla gara precedente (il 3° classificato partirà per terz'ultimo - il 2° come penultimo e il 1° per ultimo), sempre che gli stessi siano presenti.

Gli organizzatori dovranno provvedere all'allestimento del "parco (parchi) partenze" che dovrà (dovranno) trovarsi per quanto possibile nelle immediate vicinanze del traguardo di partenza.
Le vetture devono esservi radunate con notevole anticipo sull'ora di partenza e disposte in ordine decrescente di numero.
I numeri di gara dovranno essere assegnati attribuendoli in modo tale da riservare quelli bassi (una o due cifre) alle vetture sport e monoposto, che hanno una superficie disponibile inferiore rispetto a quella di altre vetture.
Ciascun partecipante riceverà dagli organizzatori 2/3 pannelli porta numero e relativi numeri di gara che dovranno essere applicati chiaramente (non ritagliati e con tutte le pubblicità visibili), prima delle verifiche tecniche, su entrambi i lati (verticalmente) delle vetture e, su indicazioni dell'organizzatore, sul cofano o sul tetto della vettura (in posizione centrale).
Il pannello e relativo numero deve essere orientato verso il lato indicato sul RPG. Le vetture senza pannelli porta numero e relativi numeri di gara conformi non saranno ammesse alla partenza.
Ogni cifra componente il numero di gara dovrà essere obbligatoriamente di colore nero (rosso per i conduttori disabili) su fondo bianco ed avere una larghezza d'asta di 5 cm per un'altezza di 30 cm.
Nell'assegnarlo, il Comitato Organizzatore escluderà i numeri con lo zero nelle decine intere (es.: 10, 20, 30, 40, ecc.) ed i numeri compresi nella decina del 60 (61, 62, 63, ecc.) o in quella del 70 (71, 72, 73, ecc.).
Il numero di gara verrà consegnato ai concorrenti, a titolo gratuito, in duplice/triplice serie, all'atto delle verifiche sportive preliminari.
I numeri di gara dovranno essere applicati prima delle verifiche tecniche preliminari.
Il Comitato Organizzatore darà le opportune disposizioni riguardo all'applicazione dei numeri stessi, applicazione che verrà comunque fatta sempre nello stesso punto o negli stessi punti della carrozzeria. È vietata l'applicazione nella parte interna dei vetri delle vetture.
Dovrà essere esposto all'albo Ufficiale di gara l'elenco delle vetture verificate ed ammesse alla gara, con il

relativo Ordine di Partenza.
Per stabilire l'attribuzione dei numeri di partenza nell'elenco degli iscritti (dopo la chiusura delle iscrizioni) gli organizzatori dovranno attenersi alle disposizioni del presente articolo.
Per tutte le gare, gli Organizzatori dovranno inviare entro e non oltre 12 ore dall'orario di chiusura delle iscrizioni alla segreteria della Commissione Velocità (mauro.luciani@csai.aci.it) la bozza dell'elenco iscritti, con i relativi numeri di gara attribuiti, che rilascerà un visto di conformità a quanto previsto dal presente articolo.
L'elenco ufficiale degli iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva autorizzazione dell'ACI.
In conformità alle disposizioni contenute all'art. 50 del RSN, gli organizzatori potranno pubblicare sui propri siti web la lista delle iscrizioni regolarmente accettate, contenente il nome e cognome del conduttore ed il gruppo al quale lo stesso ha richiesto di iscriversi, detta pubblicazione non ha nessun valore regolamentare, ma solo informativa.
L'elenco iscritti non potrà essere pubblicato senza la preventiva approvazione dell'ACI.
Il parco (I parchi) deve (devono) essere organizzato (organizzati) in modo tale che sia individuato un responsabile munito di radio con a disposizione un gruppo di Commissari di Percorso, che il parco stesso sia suddiviso (i parchi stessi siano suddivisi) per gruppi e che i concorrenti e relative vetture vengano accompagnati da staffette - a gruppi - alla partenza, agli ordini del responsabile dell'allineamento.
Si raccomanda che nel parco (nei parchi) partenze siano previsti: 1 ambulanza, estintori e servizi igienici mobili.
La Velocità massima consentita nel parco (nei parchi) partenze è di 30 km/h.
Per le gare che si disputano in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) gli organizzatori dovranno indicare sul regolamento particolare le modalità per raggiungere la località di partenza per l'allineamento e l'effettuazione di gara 2.
Tra gara 1 e gara 2 vige il regime di "parco chiuso".
Le partenze verranno date solamente con vettura ferma e motore in moto.
Obbligo del semaforo alla partenza.
La partenza dovrà obbligatoriamente avvenire con sistemi automatici.
Il veicolo che ha innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.
La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata con un apparecchio scrivente, posto ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della parte anteriore più sporgente della vettura.
In considerazione della specifica tipologia di partenza, la penalità di un minuto secondo prevista dall'art. 81 del RSN non si applica nelle gare in salita.
Un Conduttore, già agli ordini dello starter, può non essere pronto ad avviarsi. La partenza gli potrà essere consentita con un ritardo non superiore a 30" DAL MOMENTO DELL'ACCENSIONE DELLA LUCE VERDE. Superato tale ritardo, il Conduttore non sarà fatto partire e sarà considerato non partito.
Solo per le vetture E2M ed E2B è ammessa la presenza di max due meccanici (muniti di pass fornito dall'Organizzatore) preposti all'avviamento della vettura con fonte di energia esterna in prossimità della propria vettura, sulla linea di partenza. I meccanici sono tenuti a rispettare scrupolosamente le eventuali disposizioni del Direttore di Gara.
Il Direttore di Gara può autorizzare i conduttori fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.

L'ordine di partenza delle vetture per la gara è il seguente:
Vetture storiche; Le Bicilindriche, Racing Start; Racing Start Plus; Gruppo N; Gruppo A (A - R - Kit Car - S1600 - SP - WRC); **E1–N; E1–A;** E1 Italia/E1FIA, comprese le S2000 (la classe E1 fino a 1600 cm3 geometrici turbo benzina partirà dopo la classe fino a 2000 cm3); GT (Classi RGT, GT CUP, GT3); E2S (ove autorizzate); CN; E2B; E2M (ove autorizzate).

Premesso che l'ordine di partenza deve essere per quanto possibile tale da evitare i sorpassi, l'intervallo minimo tra due vetture del medesimo raggruppamento (classe od altro gruppo di vetture con prestazioni uniformi) e tra due gruppi deve essere il seguente:
30" fra ogni vettura dei Gruppi N - A - R - Kit Car - S1600 - S2000 - SP - WRC - Le Bicilindriche -

Racing Start/Racing Start Plus - **E1–N - E1–A**;
1’ fra ogni vettura dei Gruppi CN, E1 Italia/E1 FIA, E2B, GT, E2S, E3 S, E2M.

I suddetti intervalli potranno essere modificati dal Direttore di gara in presenza di particolari situazioni ambientali e/o tecniche.
In tutte le gare in salita che si svolgono su una sessione di gara il numero massimo degli iscritti ammesso sarà di 280; nelle gare che si svolgono in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) il numero massimo sarà di 250.
Verranno ammesse prioritariamente le domande di iscrizione delle vetture dei Gruppi con omologazione non scaduta; poi, fino al raggiungimento del numero massimo, saranno ammesse le Autostoriche (ove previste ed autorizzate dall’ACI).
Le domande di iscrizione devono essere accettate seguendo l’ordine cronologico del loro arrivo, così come risulta nel protocollo.
L’organizzatore è obbligato ad accettare soltanto iscrizioni complete di tutte le documentazioni richieste (comprese le tasse di iscrizione) e a tenere un protocollo progressivo dove registrerà le domande di iscrizione che man mano gli perverranno, indicando anche la data del pagamento della tassa di iscrizione.
Dovranno essere rispettate, in quanto applicabili, le analoghe disposizioni previste per i Rallies. A carico degli organizzatori inadempienti saranno adottati provvedimenti disciplinari.
In caso di domande di iscrizione (regolari) in eccesso:
potrà essere istituita una lista d’attesa (ai sensi dell’art. 49 RSN), che entrerà in funzione in caso di rinunce e comunque sempre fino alla concorrenza del numero massimo di iscrizioni che possono essere accettate, dando sempre la precedenza alle vetture non scadute di omologazione e/o non storiche.
Qualora l’organizzatore intenda accettare un numero di iscrizioni inferiore ai suddetti massimi dovrà prevedere l’ammissione di tutti i gruppi, curando che tutte le classi possano essere costituite in maniera equilibrata.
Non sarà accettata l’effettuazione di due gare (divisione tra gare auto moderne e autostoriche) nella stessa manifestazione.
Le vetture dovranno essere allineate, secondo l’ordine di partenza, determinato dal R.P.G.
I conduttori dovranno, peraltro, trovarsi sul luogo di partenza, a disposizione del Direttore di Gara, all’ora indicata sul regolamento particolare, restando a loro totale carico le conseguenze della mancata conoscenza di disposizioni o di variazioni di orario o di ordini di partenza che venissero resi noti dopo tale ora.
Non sono ammesse variazioni dell’ordine di partenza determinato per la gara, anche per motivi non direttamente imputabili al concorrente (ritardi, traffico, problemi meccanici ecc,)
I motori dovranno essere messi in moto, prima della partenza, mediante il dispositivo di avviamento elettrico, azionato dal pilota a bordo della vettura.
Tutte le vetture partecipanti devono permettere l’inserimento dietro le ruote posteriori del cuneo di ritegno utilizzato per evitare che la vettura indietreggi a causa dell’eventuale pendenza alla partenza. Ciò vale in particolare per le vetture sport che devono prevedere accorgimenti costruttivi tali da rispettare detta regola.
Per completezza, ed assimilazione a quanto già previsto nelle gare di velocità in circuito, si definiscono:

Partenti: Conduttori ammessi alla partenza della gara.
Partiti: Conduttori che con la propria vettura hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l’apposito segnale.
Non partiti: Conduttori che non si presentano sulla linea di partenza o che con la propria vettura non hanno attraversato la linea di partenza dopo aver ricevuto l’apposito segnale.
Ritirati: Conduttori partiti che non hanno completato il percorso di gara.
Non classificati: Conduttori partiti che non hanno terminato la gara nel tempo massimo previsto.
Classificati: Conduttori partiti che hanno completato il percorso entro il tempo massimo previsto.

ART. 8 - ARRIVO E SERVIZIO DI CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio nelle gare valide per il CIVM potrà essere svolto da una Società incaricata dall'ACI con apposita gara.

In tal caso, gli organizzatori, per avere la validità di CIVM, dovranno utilizzare e sottoscrivere gli impegni derivanti da detto accordo provvedendo ai pagamenti relativi.
L'ubicazione del controllo di arrivo, riportato nel regolamento particolare, sarà indicato da apposito striscione e da una striscia bianca a terra attraverso la strada.
I tempi verranno rilevati dai cronometristi ufficiali indicati nel RPG con approssimazione al centesimo di secondo. Il cronometraggio potrà essere effettuato a mezzo cellula fotoelettrica", "time recorder", "cronometraggio a mano".
Gli orari effettivi di transito, quali sono stati rilevati dai cronometristi, verranno esposti, a mano a mano che perverranno presso la Direzione di Gara.
Il servizio di cronometraggio deve garantire lo standard minimo seguente:

Monitor tempi per la zona paddock/linea di partenza – zona parco chiuso con elaborazione cartacea – Segreteria di gara
Monitor tempi per i concorrenti dopo la linea di arrivo
Eventuali monitor per le zone ad alta concentrazione di pubblico
Rilevamento tempi intermedi ogni 2,5-3 km
Collegamenti internet live con possibilità di inserimento di informazioni (concordate preventivamente con Direttore di Gara o Addetto Stampa)
Assoluto divieto di rilevamenti delle velocità assolute.

ART. 9 - CLASSIFICHE

In ognuna delle classi la graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi impiegati, a partire dal minore.
Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) la classifica finale sarà compilata sommando i tempi ottenuti e risultanti nelle classifiche di ciascuna delle due sessioni di gara (gara 1 e gara 2).
È fatto obbligo ai concorrenti, per essere classificati, di aver assoggettato la propria vettura al regime di parco chiuso.
L'ingresso in Parco Chiuso sarà rilevato da un Ufficiale di Gara.

ART. 10 - PREMIAZIONI

Le premiazioni dovranno essere effettuate nei pressi dell'arrivo, immediatamente prima dell'apertura del parco chiuso, ed in prossimità dello stesso per favorire la partecipazione dei piloti e del pubblico e consentire il rapido rientro dei Conduttori nei luoghi di residenza.
Sono consentite le premiazioni in località diversa dall'arrivo a condizione che l'orario di partenza della gara sia non oltre le ore 10,00.
I primi tre della classifica assoluta dovranno obbligatoriamente essere presenti alla premiazione.
Si dovrà adottare il seguente criterio per le premiazioni standard:
non appena si completa l'arrivo di un Gruppo e sono disponibili le relative classifiche si effettua la premiazione di quel Gruppo e relative Classi (senza aspettare che arrivino tutti i Gruppi al traguardo).
In questo modo, arrivato l'ultimo conduttore, rimane da effettuare la sola premiazione "assoluta".
L'effettuazione della premiazione con altre modalità rispetto alla premiazione standard di cui sopra sarà valutata negativamente.
Nelle gare con titolazione FIA, se le classifiche ACI sono diverse da quelle FIA, dovranno essere previsti premi sufficienti per premiare gli aventi diritto di entrambe le classifiche
I premi d'onore di gara non sono tra di loro cumulabili (relativamente ai Gruppi e alle classi) e quindi si deve assegnare solo il premio maggiore. Detta regola non si applica ai premi della classifica assoluta che quindi sono cumulabili.
Questa normativa è precisata e chiarita sul RPG tipo.

ART. 11 - RECLAMI

I reclami sono disciplinati dal Cap. XXI del RSN.
A parziale integrazione dell'art. 233 RSN, i reclami contro la non conformità delle vetture e/o contro la classifica devono essere presentati entro mezz'ora dall'esposizione della classifica assoluta di Gruppo sottoscritta dal Direttore di Gara, salvo diversi eventuali termini stabiliti dai regolamenti dei Campionati

FIA.

ART. 12 - INTERRUZIONE DELLA GARA

In caso di condizioni atmosferiche molto sfavorevoli o in altri casi di forza maggiore, la gara potrà essere interrotta definitivamente con decisione del Collegio dei Commissari Sportivi e/o su richiesta del Direttore di Gara.
Se durante la gara le condizioni atmosferiche dovessero mutare, il Direttore di gara ove lo ritenga opportuno, potrà sospendere temporaneamente la gara per favorire il cambio degli pneumatici, informandone il Collegio dei Commissari Sportivi e dichiarando la "gara bagnata".
Se invece le condizioni cambiassero poco prima dell'inizio della gara, la stessa potrà essere ritardata del tempo necessario all'eventuale cambio degli pneumatici.
Nel caso in cui non fosse possibile portare a termine la gara nella stessa giornata l'organizzatore potrà richiedere una data successiva purché compatibile con le esigenze di calendario.
Le classifiche e la relativa attribuzione dei punteggi e dei premi, saranno effettuate con le seguenti modalità:
nel caso si verifichi un'interruzione definitiva durante lo svolgimento di una gara in sessione unica, nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescinda però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarla. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la sessione di gara. Le classifiche da predisporre sono quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la sessione di gara e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto;
nel caso si verifichi un'interruzione definitiva dopo l'effettuazione integrale della prima sessione di gara in una gara in due sessioni (gara 1 + gara 2) e prima dell'inizio della seconda sessione nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescinda però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarla. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la prima sessione di gara (gara 1). Le classifiche da predisporre sono quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la prima sessione di gara (gara 1) e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto;
nel caso si verifichi un'interruzione definitiva durante lo svolgimento della seconda sessione di gara in una gara in due sessioni (gara 1 + gara 2) nessuna classifica ufficiale assoluta potrà essere redatta, ma l'organizzatore potrà, tuttavia, ove lo desideri, attribuire i relativi premi di onore, o parte di essi, secondo un criterio a sua discrezione che prescinda però sempre da quello di una classifica ufficiale assoluta. Per quanto precede non saranno assegnati punteggi che si basano sulla classifica ufficiale assoluta tenuto conto che non è possibile stilarla. Si assegneranno invece i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la prima sessione di gara (gara 1) e i punteggi di gruppo e di classe ai gruppi e alle classi che hanno compiuto regolarmente la seconda sessione di gara (gara 2). Le classifiche da predisporre sono quelle relative esclusivamente a gruppi (completi) e classi (complete) che hanno terminato la prima sessione di gara (gara 1) e la seconda sessione di gara (gara 2) e per i quali saranno consegnati i relativi premi agli aventi diritto.
Nel caso la gara in sessione unica (o gara 1 o gara 2 in una gara in due sessioni) non sia portata a termine per scelta dei piloti di non partire e non per decisione del Collegio dei Commissari Sportivi quanto sopra non si applica e si procederà alla redazione delle classifiche e all'assegnazione dei punteggi e dei premi come per una gara normale non interrotta.
L'interruzione della gara verrà segnalata ai concorrenti mediante un segnale luminoso giallo intermittente, indipendente dal semaforo, azionato dal Direttore di gara e ripresa non prima che siano trascorsi i 5', per dar modo ai piloti di prepararsi alla partenza.

ART. 13 - PIANO DI SICUREZZA

Dovrà essere predisposto un piano di sicurezza da inviare all'ACI insieme al Regolamento Particolare di Gara (RPG) riportante:

- il verbale di approvazione del percorso con tutte le prescrizioni impartite dagli incaricati del Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Sicurezza;
- il profilo altimetrico del percorso con l'indicazione di eventuali chicanes, con esatta ubicazione (distanza dalla linea di partenza) e, possibilmente, un disegno con tutte le misure e le caratteristiche delle stesse.

Deve essere prevista una "riunione preliminare per la sicurezza" da effettuarsi in concomitanza con la prima riunione del Collegio dei Commissari Sportivi con lo scopo di analizzare la messa in opera del piano di sicurezza.

I presenti alla riunione devono essere: il Direttore di Gara, l'Osservatore FIA/ACI (se previsti), il Medico Capo, il Delegato (responsabile) all'allestimento del percorso designato dall'organizzatore, l'Ispettore della Sicurezza designato dal GDL Piste & Percorsi.

I suddetti Ufficiali di gara dovranno verificare le misure di sicurezza prescritte e risolvere potenziali difficoltà o criticità.

Il Delegato all'allestimento del percorso, nella prima riunione del Collegio, illustrerà il piano unitamente al Direttore di Gara e ne preciserà le modalità di attuazione e gli apprestamenti.

Le protezioni, le barre antintrusione e le pile di pneumatici devono essere fissate e montate come da normativa.

Il Collegio dei Commissari Sportivi, nel corso della prima riunione, prenderà atto delle dichiarazioni del Direttore di Gara e del Delegato all'allestimento del percorso nella loro relazione illustrativa circa la perfetta osservanza ed attuazione di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità Amministrative e dagli Ispettori del Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi ACI mediante il loro rapporto d'ispezione.

NB: al RPG sarà allegato, se possibile, il Piano Sanitario che, comunque, dovrà essere consegnato al Commissario Sportivo Delegato ACI.

ART. 14 - ADDETTO ALLE RELAZIONI CON I CONCORRENTI

Compiti principali

Fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione in ogni momento.

In tutte le gare valevoli per un titolo nazionale gli organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un addetto alle relazioni con i concorrenti (se ne consigliano due).

Questo ruolo deve esser ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titolare di altre licenze sportive (Ufficiale di Gara) di comprovata esperienza sportiva e tecnica implicando una buona conoscenza dei regolamenti. L'addetto alle relazioni con i concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi, al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti. A tale fine è consigliabile che:

1) Egli indossi un contrassegno od una pettorina entrambi molto visibili
2) Egli sia presentato ai concorrenti nel corso della riunione ante gara (se effettuata)
3) La foto sia pubblicata nel regolamento particolare di gara o in una circolare informativa e all'Albo di Gara.

Presenza durante la gara

Sull'albo Ufficiale di Gara dovrà essere esposto un tabulato con l'indicazione dei luoghi ed orari di presenza dell'addetto alle relazioni con i concorrenti. In particolare sarà presente: alle verifiche sportive e tecniche; presso la segreteria della manifestazione; alla partenza della gara; in prossimità del parco chiuso all'arrivo.

Funzioni

Rispondere a tutte le domande o questioni poste dai concorrenti il più dettagliatamente possibile;

Dare tutte le informazioni possibili in relazione al regolamento particolare di gara ed allo svolgimento della gara, fornire classifiche.

Evitare di trasmettere ai Commissari Sportivi tutte le richieste che possano trovare una soluzione soddisfacente (nell'ambito dei regolamenti) attraverso una semplice spiegazione, per esempio chiarimenti su

contestazioni sui tempi con l'assistenza dei cronometristi.

L'addetto alle relazioni con i concorrenti dovrà evitare di riferire qualsiasi notizia o prendere qualsiasi iniziativa che possa portare all'insorgere di reclami.

ART. 15 - DISPOSIZIONI GENERALI

15.1 DESIGNAZIONE MULTIPLA

Non è ammessa.

15.2 VETTURA APRIPISTA

Max 3 vetture apripista.
Se le vetture utilizzate, con l'accordo del Direttore di gara, sono vetture da competizione, queste devono essere guidate da persone di provata esperienza, titolari di licenza di conduttore.
Non sono ammesse le vetture di Formula (monoposto o sport).
Le vetture apripista devono essere coperte dalle medesime assicurazioni delle vetture in gara.
La vettura adibita alla chiusura del percorso di gara dovrà essere munita di bandiera rossa.
Si raccomanda di prevedere la chiusura delle strade o l'organizzazione di staffette per la riconduzione delle vetture da gara (soprattutto quelle non autorizzate alla circolazione stradale) nelle varie fasi di trasferimento della manifestazione.
Eventuali parate o dimostrazioni (da effettuarsi con le modalità previste dal Regolamento Nazionale Sportivo e con un programma da allegare al RPG) non devono comportare problematiche di svolgimento alla gara e non devono interferire assolutamente con l'orario di partenza delle prove e delle gare.

15.3 PUBBLICITÀ

15.3.1 La pubblicità potrà essere eventualmente specificata con Circolare Informativa tassativamente emanata approvata entro la data di apertura delle iscrizioni.
Gli Organizzatori sono obbligati a riportare nel Regolamento Particolare di Gara l'elenco delle pubblicità obbligatorie e facoltative riferite alla manifestazione e le relative normative.
15.3.2 Tutti i Concorrenti partecipanti alle gare del Campionato Italiano Velocità Montagna dovranno obbligatoriamente applicare sulle loro vetture tre adesivi pubblicitari della misura di 30x15 cm ognuno che verranno forniti da ACI Sport.
15.3.3 Tutti i Concorrenti partecipanti al CIVM (esclusi quelli delle vetture dei Trofei Monomarca e delle vetture storiche) devono obbligatoriamente applicare sulle loro vetture l'adesivo pubblicitario del "Campionato Italiano Velocità della Montagna" e/o dei suoi sponsors fornito da ACI Sport. Detto adesivo dovrà essere applicato sulla parte superiore del parabrezza per le vetture chiuse (GT, A, N, E1, R, ecc) e nella parte anteriore della vettura (parte superiore cofano) per le vetture aperte (E2M, E2B, CN, ecc.). Nel Regolamento Particolare di Gara sono riportati gli schemi di apposizione delle varie pubblicità e dei numeri di gara.
Sarà controllata la presenza della pubblicità obbligatoria sulle vetture alle verifiche tecniche e sull'allineamento, prima della partenza. La mancanza, anche parziale, o la non corretta posizione della pubblicità comporterà una sovrattassa da euro 50 sino al doppio della tassa di iscrizione.

15.4 PUBBLICITÀ, DECORAZIONI E SCRITTE SUL PERCORSO

Sul percorso di gara (sede stradale) sono assolutamente vietate le pubblicità, le decorazioni e le scritte.
I Concorrenti che dovessero incorrere in infrazione saranno passibili di provvedimenti disciplinari da parte del Collegio dei Commissari Sportivi che potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara.

15.5 RIMBORSO DELLA TASSA DI ISCRIZIONE

15.5.1 La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:
ai concorrenti la cui iscrizione non sia stata accettata;
nel caso in cui la gara non abbia luogo.

15.5.2 La tassa d'iscrizione può essere parzialmente rimborsata nelle particolari condizioni eventualmente previste dal regolamento particolare.

15.5.3 In caso di ritiro d'iscrizione da parte del concorrente la tassa:
deve essere restituita nella misura del 50%, se la rinuncia perviene prima della chiusura delle iscrizioni;
non deve essere restituita se invece perviene dopo il termine di chiusura delle iscrizioni;
la restituzione delle tasse di iscrizione deve avvenire entro i 15 giorni successivi alla gara.

15.6 FAC SIMILE SCHEDA D'ISCRIZIONE

Vedere l' Allegato n° 4 alla presente N.S.
Nella scheda d'iscrizione devono essere inserite la dichiarazione per l'abbigliamento di sicurezza, la dichiarazione etica e ogni altra certificazione richiesta dalla normativa così da eliminare le problematiche dovute a tali adempimenti in occasione delle verifiche ante gara e per snellire il più possibile detti obblighi.

15.7 DIREZIONE DI GARA

Potranno essere inseriti nel RPG solamente i nominativi di un Direttore di Gara e di due Aggiunti

15.8 PASS VIP CIVM

Gli Organizzatori di gare CIVM devono consentire l'accesso a tutte le aree di gara (salvo quelle vietate per ragioni di sicurezza o sorvegliate) a max 2 VIP che esibiscano un apposito PASS rilasciato agli interessati, su loro richiesta, direttamente da ACI Sport.

15.9 NORME PARTICOLARI DI AMMISSIONE DI VETTURE APPARTENENTI A TROFEI, SERIE, MONOMARCA.

Nelle gare in due sessioni di gara (gara 1 e gara 2) del CIVM eventuali vetture appartenenti a Trofei, Serie, Monomarca (se approvati ACI) potranno, a discrezione dell'organizzatore, effettuare una sola sessione di prove e una sessione di gara al Sabato, la seconda sessione di gara verrà disputata alla Domenica.
Nel caso l'Organizzatore (gare in due sessioni di gara) abbia chiesto ed ottenuto un aumento del numero d'iscritti ammissibile, tali vetture dovranno effettuare una sola sessione di prove ufficiali e una sola sessione di gara.
In caso di una sessione di prove e di una sessione di gara le stesse si svolgeranno, rispettivamente, tra le due sessioni di prove e le due sessioni di gara riservate alle altre vetture (con le modalità indicate sul RPG).

15.10 HOSPITALITY E DISTRIBUZIONE TEMPI E CLASSIFICHE - PODIO E BILANCIA

In tutte le gare CIVM e TIVM è obbligatorio prevedere:
a) in località dell'arrivo, un locale o un gazebo con attrezzature adeguate e con personale competente avente la funzione di divulgazione dei tempi, delle classifiche e di hospitality per i piloti e addetti ai lavori;
b) un podio per le premiazioni (del tipo di quello usato nelle gare di velocità in circuito)
In tutte le gare deve essere prevista una bilancia conforme alla normativa vigente (NS 9) per il controllo del peso delle vetture.

15.11 GIUDICE UNICO NELLE GARE DI VELOCITÀ IN SALITA NAZIONALI (NON TITOLATE)

Nelle gare di velocità in salita nazionali (non titolate) è autorizzato l'utilizzo del Giudice Unico al posto del Collegio dei Commissari Sportivi, su richiesta scritta degli organizzatori.

15.12 STANDARD ORGANIZZATIVI DELLE MANIFESTAZIONI TITOLATE E NON (CAHIER DÈS CHARGES)

Al fine di definire standard organizzativi delle manifestazioni titolate e non è istituito un modello di riferimento (cahier de charges) ad uso degli organizzatori e degli osservatori (sarà pubbicato successivamente).

15.13 ACCESSO DI PREPARATORI E NOLEGGIATORI ALL'INTERNO DEI PADDOCK, AREE TECNICHE E PARCHI ASSISTENZA

I preparatori ed i noleggiatori, per accedere all'interno dei paddock, delle aree tecniche o parchi assistenza con i loro relativi mezzi, devono essere in possesso della rispettiva licenza ACI in corso di validità da esibire

al momento dell'ingresso.

15.14 DOCUMENTI UFFICIALI DI GARA - DIVIETO DI MENZIONE DI SOGGETTI NON IN POSSESSO DI LICENZE ACI VALIDE PER L'ANNO IN CORSO

Non potranno essere più menzionati nei documenti ufficiali di gara, comprese le classifiche, tutti i soggetti che non siano in possesso di licenza ACI rinnovata per l'anno in corso (es. team di preparatori, scuderie, noleggiatori, costruttori, ecc).

15.15 SICUREZZA

15.15.1) I collegamenti, i mezzi di sicurezza presenti (compresi i mezzi di decarcerazione ed estricazione) e i commissari di percorso devono rimanere in loco dopo la gara sino ad effettuazione di tutte le operazione di conclusioni della manifestazione intese come raggiungimento delle macchine nel loro originario paddock. Dovrà essere prevista solo un'ambulanza di rianimazione con equipaggio in coda al serpentone e, per le gare di lunghezza superiore agli 8 km, una seconda ambulanza con equipaggio a metà percorso.

A conclusione di queste operazioni di rientro al paddock delle vetture potrà essere data la bandiera verde dal Direttore di Gara e quindi i Commissari di Percorso e i vari mezzi di servizi di soccorso e di sicurezza potranno allontanarsi.

15.15.2) Tutti i piloti, anche quelli delle vetture turismo, devono indossare, durante le discese, cinture e abbigliamento protettivo, assolutamente, altrimenti saranno puniti pecuniariamente e/o con altra sanzione stabilita dal Collegio dei Commissari Sportivi e/o dall'ACI. L'uso del casco è obbligatorio per tutte le vetture aperte alle stesse condizioni di cui sopra.

15.15.3) I sorpassi, la condotta di guida pericolosa (tipo accelerazioni), le derapate e manovre similari saranno puniti severamente (la sanzione sarà stabilita dal Collegio dei Commissari Sportivi e/o dall'ACI).

15.15.4) Nel briefing (verbale) dovranno essere date precise spiegazioni da parte del Direttore di gara circa il comportamento di guida da osservare durante la discesa. Le vetture devono essere guidate esclusivamente dai rispettivi piloti.

ART. 15.16 ADDETTO ALLA PARTENZA

L'addetto alla partenza si deve disporre a lato della vettura e non davanti, per ragioni di sicurezza.

ART. 15.17 TRASPORTO MECCANICI DAL PADDOCK ALLA LINEA DI PARTENZA

Nelle gare nelle quali il paddock è ubicato molto distante dalla partenza l'organizzatore dovrebbe prevedere un idoneo mezzo di trasporto per trasportare i meccanici al seguito dei piloti, evitando così che gli stessi salgano a bordo delle vetture da gara.

CAPITOLO II

COMPETIZIONI DI VELOCITÀ IN SALITA (CIVM/TIVM/NAZIONALI)

NORME SPECIALI (NS)

a) NS gare con validità di Campionato Italiano Velocità della Montagna (CIVM), aventi o no anche validità per TIVM e titoli FIA: Campionato Europeo della Montagna (CEM) o Coppa Internazionale Velocità della Montagna (IHCC)

b) NS gare con validità di Trofei Italiani Velocità della Montagna (TIVM)

c) NS Gare Nazionali (tutte le altre gare non ricomprese nelle lettere a) e b) di cui sopra).

Vedere i rispettivi regolamenti pubblicati a parte.

CAPITOLO III

ALLEGATI AL RDS VELOCITA' IN SALITA

ALLEGATO N. 1

POSTI DI PERCORSO E SERVIZI DI SOCCORSO

NB: il testo completo dell'All. H è reperibile nel sito www.fia.com

L'organizzazione dei servizi di soccorso deve essere, in generale, simile a quella raccomandata all'articolo 2 dell'Appendice H, nella misura in cui essa è applicabile alle gare di velocità in salita.
Il percorso e l'organizzazione devono essere approvati dall'ACI.
Il Delegato all'allestimento del percorso e/o il Direttore di Gara dovrà/anno effettuare l'ispezione della gara e certificare la sua conformità al piano di sicurezza prima del passaggio del primo concorrente.

Nelle gare con validità FIA, in caso vi siano differenze tra le prescrizioni previste dalla normativa internazionale e quella nazionale, devono essere applicate le prescrizioni più severe.

MISURE E/O DISPOSITIVI	GARE FIA; INTERNAZIONALI	GARE CIVM; TIVM; NAZIONALI
Medico Capo	Si	
Dossier di Sicurezza	No	
Piano di Sicurezza	Si Il piano di sicurezza di gara dovrà precisare: l'ubicazione di tutti i servizi di urgenza e le procedure d'intervento corrispondenti; gli itinerari di evacuazione; l'ubicazione e altre informazioni utili sugli Ospedali allertati; i servizi delle Autorità locali in grado di fornire un aiuto supplementare; le zone proibite e/o autorizzate. Analogamente i servizi medici suscettibili di essere chiamati ad assistere in caso di incidente (ospedali locali, ospedali specializzati, centri di soccorso, ecc.) devono essere preventivamente chiaramente informati dello svolgimento della gara allo scopo di permettere la loro messa in allerta, se necessario. In collegamento con le Autorità locali, preparare la procedura in caso d'incidente massivo o di un avvenimento che oltrepassi le possibilità dei servizi di urgenza della gara.	
Veicolo/i d'intervento medico	Si **Gare Internazionali:** almeno una con a bordo un Medico competente in rianimazione ed esperienza nel trattamento pre-ospedaliero delle vittime d'incidente. **Gare titolate FIA (raccomandato negli altri casi):** - almeno 2 per i percorsi di lunghezza massima di 10 km; un veicolo supplementare deve essere previsto per settore di 5 km al di là di questa distanza). Un medico competente in rianimazione dovrà trovarsi a bordo del veicolo d'intervento medico o di un veicolo specifico - il loro equipaggiamento deve essere conforme al Supplemento 3 (punto 4) App. H Ogni veicolo dovrà essere essere munito dei seguenti equipaggiamenti: abbigliamento resistente al fuoco per il personale coperta resistente al fuoco rampini cesoie due estintori portatili altro materiale considerato essenziale all'intervento.	Si Almeno 1 veicolo di intervento rapido automedica o altro veicolo idoneo, con valigetta di primo soccorso per emergenza respiratoria, cardiovascolare e traumatologia spinale. Sul suddetto mezzo prenderà posto - di norma - il Medico Capo o il Medico Rianimatore in servizio per l'ambulanza di riserva e che interverranno sia a supporto dell'Ambulanza di rianimazione più vicina al luogo dell'incidente, che in altre eventualità.
Ambulanza di rianimazione	Si	Si (Ambulanze di rianimazione complete di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118), così

		posizionate: • Una, di servizio, ubicata alla partenza. Il Team di estricazione,qualora previsto,si integra con l'ambulanza di rianimazione posta alla partenza. • Una, di riserva (pronta a sostituirne qualunque altra in caso di necessità), di norma ubicata alla partenza; • Una o più ambulanze dovranno essere dislocate lungo il percorso di gara, ciascuna a non più di 3 km dalla precedente, in base alla lunghezza del tracciato. • Una posizionata in prossimità del Parco Chiuso.
Team di Estricazione	Si (uno ogni 5 km di percorso), conforme all'Appendice H	Si.Almeno 1 alla partenza, ma solo in caso di presenza di vetture monoposto. Il Team di estricazione,qualora previsto,si integra con una delle ambulanze di rianimazione poste alla partenza. Il Team di estricazione è composto così come previsto dall'allegato H FIA - Supplemento 7 - con l'unica variante nel numero dei componenti la squadra che anziché 6 sono 5 (un medico, un infermiere ed altri tre soccorritori), di cui uno guida il mezzo. L'ACI - tramite il GDL Medico - forma con corsi specifici, secondo le linee guida internazionali, dei Team che possono essere messi a disposizione degli Organizzatori. La richiesta del Team deve essere avanzata, con congruo anticipo, dall'Organizzatore interessato alla Segreteria del GDL Medica. Sul sito ACI sarà disponibile l'elenco dei Teams presenti sul territorio nazionale,divisi per provincia. Per limitare i costi ogni organizzatore potrà fare capo ad un Team della propria provincia. Il trattamento economico giornaliero previsto per il Team (composto da un medico, un infermiere e tre soccorritori) con relativo mezzo, è di 700 euro, comprensivo di eventuali spese accessorie. Il vitto e l'alloggio è previsto solo per i componenti provenienti da fuori provincia. Ogni componente del Team dovrà associarsi annualmente ed essere in possesso della relativa licenza.

Personale addestrato alla pratica d'intervento in caso d'incidenti	No	
Unità di rianimazione	Si (ambulanza di rianimazione o struttura fissa o temporanea) che deve essere in grado di trattare sia pazienti bisognosi di cure lievi sia pazienti feriti necessitanti di cure intensive, almeno sotto forma di unità mobile (ambulanza equipaggiata per la terapia intensiva). Misure particolari per i Campionati FIA (raccomandato negli altri casi): detta unità di terapia intensiva dovrà essere equipaggiata nel rispetto delle prescrizioni del Supplemento 4 (punto 2) Allegato H.	Si (ambulanza di rianimazione o struttura fissa o temporanea) che deve essere in grado di trattare sia pazienti bisognosi di cure lievi sia pazienti feriti necessitanti di cure intensive, almeno sotto forma di unità mobile (ambulanza equipaggiata per la terapia intensiva).
Elicottero	Si. Deve essere previsto un luogo idoneo all'atterraggio dell'eliambulanza ed al conseguente rendez‑vous con l'ambulanza, le cui coordinate geografiche (latitudine e longitudine) - concordate con il servizio locale 118 di eliambulanza - devono essere obbligatoriamente indicate nel piano di emergenza sanitaria.	Si/Consigliato. Deve essere previsto un luogo idoneo all'atterraggio dell'eliambulanza ed al conseguente rendez‑vous con l'ambulanza, le cui coordinate geografiche (latitudine e longitudine) - concordate con il servizio locale 118 di eliambulanza - devono essere obbligatoriamente indicate nel piano di emergenza sanitaria.
Ambulanza	Si. Almeno 1 ambulanza per tratto di 5 km. Per un ferito che necessita durante il suo trasporto di cure intensive, un'ambulanza equipaggiata a questo scopo e conforme alle prescrizioni del Supplemento 5, con presenza di un medico competente in rianimazione che può essere assistito da un paramedico competente. Se l'ambulanza attrezzata per la terapia intensiva che è presente sul sito come unità mobile di rianimazione è utilizzata per effettuare una evacuazione, la gara non può essere ripresa fino a quando non sia tornata o sia stata sostituita da un'altra ambulanza attrezzata per terapia intensiva.	
Chirurgo	No	
Servizio medico per il pubblico per ogni zona chiusa o a pagamento	Si. L'organizzatore dovrà garantire: delle istruzioni chiare per l'accesso alle zone recintate e ai parcheggi riservati agli spettatori (molto prima dell'arrivo del pubblico); delle zone proibite chiaramente identificate e segnalate; uno stretto controllo dei luoghi attraversati durante la gara; la presenza di personale di sicurezza nelle aree a forte densità; dei servizi medici appropriati per il pubblico.	Si/Consigliato. L'organizzatore dovrà garantire: delle istruzioni chiare per l'accesso alle zone recintate e ai parcheggi riservati agli spettatori (molto prima dell'arrivo del pubblico); delle zone proibite chiaramente identificate e segnalate; uno stretto controllo dei luoghi attraversati durante la gara; la presenza di personale di sicurezza nelle aree a forte densità; dei servizi medici appropriati per il pubblico.

Team di decarcerazione (con lic. ACI oppure VVFF, 118 o strutture pubbliche assimilabili)	Si
Comunicazione	Tutti gli elementi del servizio medico devono essere in grado di comunicare tra di loro mediante la rete generale o, di preferenza, mediante una rete dedicata.
Organizzazione degli interventi medici	Il medico presente sul posto dovrà dirigere l'intervento medico sui luoghi di un incidente. Il personale a bordo del veicolo d'intervento dovrà essere preparato e allenato ad utilizzare l'equipaggiamento. L'uso da parte dei medici della "tuta medica" è raccomandato, esse dovrebbero essere di preferenza ignifughe e portare la menzione "DOCTOR" sul dorso e sul petto.
SERVIZI DI LOTTA CONTRO GLI INCENDI E DI SOCCORSO	**Missione** Questo servizio ha per scopo di lottare contro gli incendi che derivano da incidenti che sopravvengono sulla pista, nei box, nel paddock. Un servizio indipendente sarà previsto dagli organizzatori per tutte le altre zone, conformemente alle prescrizioni delle Autorità Pubbliche interessate. **Organizzazione** Innanzitutto va ricordato che in tutte le operazioni di lotta contro gli incendi il fattore decisivo risiede nel personale e non sarà mai troppo insistere sull'importanza della formazione dei soccorritori. La procedura di lotta contro gli incendi dovrebbe rispondere a due imperativi: raggiungere l'incendio ed isolare il pilota da esso; essere in possesso di mezzi efficaci ed appropriati per spegnere completamente il fuoco. L'esperienza e le prove hanno dimostrato che l'intervento iniziale più efficace e, allo stesso tempo, il più pratico può esercitarsi in due tempi e, mentre l'equipaggiamento e il metodo possono variare tra i differenti circuiti, i criteri del primo e del secondo intervento dovrebbero essere rispettati: Primo intervento: appena possibile, dopo un incidente, tenuto conto delle circostanze, dei soccorritori muniti di estintori portatili dovrebbero raggiungere il luogo, quale che sia la sua posizione sul circuito. Essi dovrebbero essere capaci d'intervenire con i mezzi appropriati per liberare l'abitacolo della vettura dal fuoco. Secondo intervento: la disposizione dei servizi di soccorso dovrebbe essere calcolata in maniera tale che, teoricamente nei 60 secondi successivi all'incidente, le condizioni di salvataggio del pilota possano essere stabilite. Terzo intervento: arrivo delle disposizioni supplementari, se necessario. Non è mai troppo insistere sul fatto che il primo ed il secondo intervento devono essere completamente integrati, poiché il valore degli estintori portatili durante il primo intervento può essere limitato. **Posti dei Commissari** equipaggiamento conforme all'articolo 7.2.3 dell'Allegato H (vedi oltre); se i posti sono separati da una distanza superiore a 200 m, un estintore dovrà trovarsi ogni 100 m circa. Ulteriori equipaggiamenti d'intervento dovranno essere posizionati in alcuni dei posti dei commissari scelti secondo la lunghezza del percorso; almeno uno ogni 3 km, con minimo 2 persone.

SORVEGLIAN-ZA DEL PERCORSO	**Posti dei Commissari** Per ogni posto devono essere rispettate le seguenti condizioni: contatto visivo con il posto che precede e con quello che segue; collegamento radio o telefono continuo con la Direzione di Gara. **Doveri** I doveri e gli interventi dei Commissari sono, in linea generale, simili a quelli indicati all'Articolo 2.3.5 nella misura in cui essi sono applicabili alle gare in salita. È consigliata la realizzazione di un briefing scritto da consegnare ai Commissari che lo controfirmeranno per ricevuta. **Equipaggiamento** bandiere di segnalazione descritte all'Articolo 2.3.3; un recipiente di 15 litri riempito di carbonato di calcio o - come vivamente raccomandato - un altro prodotto assorbente di tipo granulare destinato ad assorbire l'olio e/o liquidi vari; una o due scope molto dure e di una pala; due estintori portatili di 6 kg di contenuto, utilizzanti un prodotto estinguente approvato dalla ASN; attrezzi per raddrizzare una vettura rovesciata; una coperta ignifuga per soffocare un incendio; guanti ignifughi; i Commissari devono essere equipaggiati per tagliare le cinture, le reti di sicurezza, ecc.; un insieme di bandiere di segnalazione comprendente: - 2 gialle - 1 gialla a strisce rosse - 1 blu - 1 bianca - 1 verde - 1 rossa (ai posti designati). **Segnalazione** Devono essere utilizzate delle bandiere e/o dei segnali luminosi come descritto all'Articolo 2.4.5 e dalle seguenti precisazioni. Bandiera gialla: è un segnale di pericolo e dovrà essere presentata ai piloti in due modi con i seguenti significati: una sola bandiera agitata: riducete la vostra velocità e siate pronti a un cambio di direzione. C'è un pericolo sul bordo o su una parte della pista due bandiere agitate: riducete la vostra velocità e siate pronti a cambiare direzione o a fermarvi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista. Normalmente le bandiere gialle dovranno essere presentate solo al posto dei Commissari di Percorso che si trova immediatamente prima del pericolo. In alcuni casi il Direttore di Gara può ordinare che esse siano presentate in più posti di Commissari che precedono un incidente. Bandiera rossa: presentata unicamente su istruzioni del Direttore di gara - arresta le prove o la gara. I piloti devono arrestarsi dove si trovano ed attendere le istruzioni dei Commissari. È raccomandato che il briefing dei piloti (o le note) includano i segnali che saranno utilizzati.
EVACUAZIONE	Uno o più itinerari di evacuazione dovranno essere previsti e le Forze di Polizia dovranno essere informate allo scopo di fornire aiuto in caso di problemi alla circolazione. I servizi di urgenza degli Ospedali allertati devono essere informati immediatamente all'inizio di un'evacuazione.

ALLEGATO N. 2
RDS VELOCITA' IN SALITA

CAHIER DES CHARGES
SICUREZZA PERCORSI GARE IN SALITA

PREMESSA

Una gara di velocità in salita deve essere concepita in conformità alle vigenti disposizioni del Regolamento Sportivo Nazionale (RSN), dei suoi Allegati e dei Regolamenti di Settore applicabili e alle normative e prescrizioni internazionali emanate dalla FIA, ove richiamate (in particolare l'Allegato H, reperibile nel suo testo integrale nel sito www.fia.com e, in alcune sue parti tradotte, nella presente N.S.). In aggiunta a ciò sono state emanate le presenti direttive che si applicano alle gare nazionali in salita organizzate in Italia (comprese quelle valide per il CEM o la Coppa FIAe che forniscono alcune indicazioni e richiami di normative utili sia agli Ispettori incaricati dall'ACI, per l'espletamento del loro incarico, che agli organizzatori, per l'allestimento del percorso e dei suoi apprestamenti di sicurezza.
Resta inteso che per le gare internazionali FIA si applica integralmente la regolamentazione internazionale dalla stessa emanata, ove non precisato diversamente.

1 - CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1 RIVESTIMENTO STRADALE

Come principio, entrambi i lati della strada devono essere fiancheggiati da banchine di almeno 1 metro di larghezza; se la larghezza della strada è superiore a 5 metri si può utilizzare come banchina la parte eccedente i 5 m, a condizione che questa sia segnalata da una linea bianca. Se il terreno al di là delle banchine può essere considerato pericoloso, tenuto conto della velocità raggiunta sul tratto considerato (es.: prossimità di rocce, precipizi, alberi, ecc.), le banchine devono essere fiancheggiate da guard-rail o altra protezione di resistenza equivalente (vedere precedente Cap. I, Art. 1.3 per maggiori dettagli).

1.2 ATTRAVERSAMENTO DI CENTRI ABITATI

Il percorso non deve attraversare centri abitati che, a causa della loro importanza o dell'impossibilità pratica di realizzare efficaci misure di protezione possono comportare pericolo per i concorrenti o per il pubblico (abitanti e spettatori).

1.3 PANNELLI SEGNALATORI DELLA DISTANZA, VISIBILITÀ, ALTRE SEGNALAZIONI

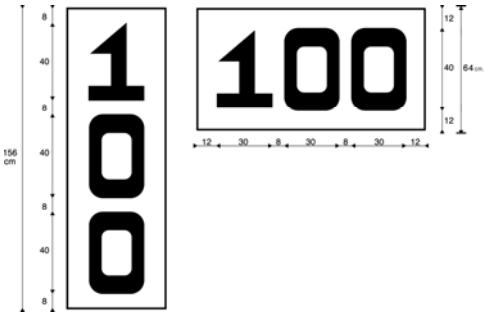
Vedere la figura 1.
I pannelli indicatori della distanza prima dell'inizio geometrico di una curva su un percorso automobilistico dovrebbero essere conformi alle seguenti specifiche:

1) Dimensioni: le dimensioni dei pannelli date negli schemi A e B sono dei minimi; le dimensioni delle cifre sono standard. Le
dimensioni dei supporti varieranno secondo la loro forma e la loro funzione.
2) Colori: cifre nere o blu scuro su fondo bianco.
3) Materiali: per le installazioni sulla banchina, il pannello e il suo supporto devono essere in polistirene ininfiammabile o
di altro materiale leggero similare. Per le installazioni dietro la prima linea di protezione, il pannello deve essere in masonite,
in metallo o in un altro materiale appropriato e il supporto in legno o in metallo.
4) Installazione:

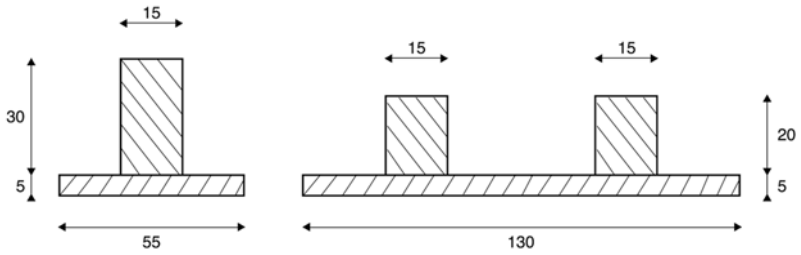
Sulla banchina, (tipi A o B): supporti conficcati nel suolo per una profondità minima di 50 cm, il centro del pannello si troverà a circa 1 m al di sopra del livello del suolo e a una distanza minima di 1 m dal bordo della pista;
Dietro la prima linea di protezione (solo il tipo B): fissare i supporti nel suolo o su altre strutture, a minimo 1 metro dietro la prima linea di protezione, il centro del pannello si troverà posizionato ad un'altezza massima di 3 m al di sopra del livello del suolo e ad una distanza di 5 m dal bordo della pista;
I pannelli devono essere interamente visibili, in ogni punto della pista, ai piloti che arrivano, a 100 m dai pannelli.

Figura 1: Pannelli indicatori di distanza - Dimensioni

VISTA DI FRONTE



VISTA DA SOPRA



La vista da sopra si riferisce a un pannello destinato ad essere installato tra la prima linea di protezione e il bordo della pista. L'altezza e la posizione del pannello possono variare secondo le differenti piste.

1.3.1 Potranno essere utilizzati dei pannelli indicanti l'andamento della curva (sinistra, destra, tornante, ecc.) che dovranno essere installati come i pannelli indicatori delle distanze e con dimensione similare anche per ciò che concerne il disegno.

La simbologia utilizzata dovrà essere quella tipo Road Book Rallyes.

I pannelli indicatori dovranno essere posizionati in prossimità della curva o del tratto interessato, preceduti dai pannelli distanziometrici.

Detti pannelli indicatori non sono obbligatori salvo se richiesti dagli Ispettori in occasione del sopralluogo del percorso.

2 - SORVEGLIANZA DEL PERCORSO

2.1 POSTI DI PERCORSO (UBICAZIONE, PROTEZIONE, PERSONALE, EQUIPAGGIAMENTO, FUNZIONI)

Devono rispettare quanto previsto dall' Allegato H articoli 7.1, 7.2, 2.3 e loro rimandi (riportati nel presente RDS, nell' Allegato n. 1), con le seguenti ulteriori prescrizioni:

Tutti i Commissari di Percorso devono essere licenziati ACI per l'anno in corso.

Il collegamento radio/telefonico tra i posti e gli altri mezzi e servizi e la Direzione di gara deve essere ottimo in ogni momento della manifestazione.

Le postazioni supplementari in cui il Commissario di Percorso è anche munito di radiotelefono devono essere costituite da minimo due Commissari.

I commissari di percorso dovranno essere posti in posizioni non pericolose e protette per mezzo di una protezione, permanente o provvisoria, tipo guard-rail, muretto ecc. dell'altezza di almeno un metro.

3 - SERVIZI DI SOCCORSO

3.1 SERVIZIO ANTINCENDIO

Deve conformarsi all'Allegato H (gare FIA ed Internazionali) o, per tutte le altre gare (CIVM, TIVM, Nazionali non titolate) a quanto indicato nella Tabella dell' Allegato n. 1.

Si consiglia la presenza di operatori con mezzi e strumenti idonei per il ripristino di eventuali guard rail

danneggiati.

3.2 SERVIZIO DI RECUPERO VETTURE

I carri attrezzi utilizzati devono essere in grado di caricare e trasportare velocemente eventuali vetture ferme, per rottura meccanica o incidente, tenendo conto del loro peso (per una vettura di gruppo A di 3000 cm³ con serbatoi pieni è ragionevole ipotizzare 1300/1400 kg).
L'organizzatore deve assicurare la disponibilità di un mezzo di recupero dotato di gru a braccio (munito di cinghie) o di un carro attrezzi idoneo per il recupero di vetture Sport e monoposto che hanno un'altezza da terra molto ridotta.
Tutti i carri attrezzi e/o di recupero vetture devono essere dotati di almeno 1 telo copri auto di adeguata robustezza e misura e non trasparente da utilizzare per la copertura delle vetture particolarmente incidentate.

3.3 SERVIZIO MEDICO

Si vedano le prescrizioni dell'Appendice n° 1 al presente RDS e del Cap. IX del RSN e di altre normative e/o regolamenti, ove richiamati.

4 - DISPOSIZIONI VARIE

4.1 A giudizio degli Ispettori potrà rendersi necessario un ulteriore sopralluogo per controllare l'esecuzione corretta dei lavori.
Tutte le spese saranno a carico dell'organizzatore.

4.2 PULIZIA DEL PERCORSO

Si raccomanda il passaggio di una spazzatrice stradale per la pulizia del percorso prima delle prove ufficiali e della gara e la presenza della stessa durante le prove ufficiali e la gara in modo tale da permetterne l'utilizzo tempestivo e più efficace per la pulizia del percorso in caso di necessità.

4.3 SISTEMA DI AMPLIFICAZIONE

Dovrebbe essere previsto un adeguato sistema di amplificazione sonoro mediante altoparlanti dislocati lungo il percorso per fornire al pubblico informazioni e notizie.

4.4 SERVIZI IGIENICI MOBILI

Devono essere dislocati servizi igienici mobili, in numero adeguato, soprattutto nelle zone del parco partenza e di arrivo, con indicazione della loro ubicazione.
Da prevedere anche servizi per diversamente abili.

4.5 CONTROLLO DELLA ZONA DI DECELERAZIONE DELLE VETTURE DOPO IL TRAGUARDO

Dovranno essere posizionati dei Commissari di Percorso (in posizione protetta e muniti delle bandiere di segnalazione prescritte) allo scopo di sorvegliare un tratto di percorso di lunghezza minima di 300 metri dopo il traguardo di arrivo.

5 - ZONE ACCESSIBILI AL PUBBLICO (RACCOMANDAZIONI MINIME)

5.1 GENERALITÀ

Gli spettatori dovranno essere posizioni ad una quota non inferiore rispetto a quella della strada nel tratto prospiciente la zona stessa. Tutte le zone riservate agli spettatori dovranno essere chiaramente indicate.

5.2 SISTEMI DI PROTEZIONE

Le zone destinate agi spettatori dovranno essere protette nei confronti della fuoriuscita dei mezzi in competizione così come previsto dalle normative vigenti (Circolare Ministero dell'Interno n.68 del 1962). Il tipo ed il posizionamento delle protezioni da utilizzare nelle singole aree spettatori andrà concordato con le autorità competenti facenti parte della Commissione Provinciale di Vigilanza che dovrà approvare il percorso.

Qualora si volesse utilizzare sistemi di protezione diversi da quelli previsti nella circolare sopra citata, essi potranno essere adottati in accordo con le autorità competenti così come previsto all'art. 10 della circolare stessa.
Tutte le zone non protette secondo quanto sopra indicato, dovranno essere proibite al pubblico.

5.3 CONTROLLO DEGLI SPETTATORI

Il controllo degli spettatori è demandato alle forze di polizia presenti lungo il tracciato.
I commissari di percorso, il Delegato per l'allestimento del percorso, l'ispettore per la sicurezza ed il Direttore di Gara hanno il compito di allertare e coadiuvare le forze dell'ordine nel caso che si dovessero verificare inosservanza delle disposizioni da parte degli spettatori (abbandono delle aree ad esso riservate, occupazione di aree proibite, stazionamento in punti particolarmente pericolosi ecc.).
Qualora, nelle more del ripristino delle condizioni di sicurezza, I commissari di percorso, il Delegato per l'allestimento del percorso, l'ispettore per la sicurezza ed il Direttore di Gara dovessero ritenere la situazione particolarmente pericolosa (spettatori sui muretti o sui gurd-rail, in traiettoria, ecc), si potrà arrivare alla sospensione della gara stessa.
La decisone di sospendere la gara di conseguenza la responsabilità di tale decisione è competenza esclusiva del Direttore di Gara.

ALLEGATO N° 3

RDS VELOCITA' IN SALITA

REGOLAMENTO TESTS VETTURE NON COMPRESI NEI PROGRAMMI DI GARA

PREMESSA

I tests delle vetture non compresi nei programmi di gara sono di due tipologie:
- tests collettivi;
- tests tecnici.

1. TESTS COLLETTIVI

Per i tests collettivi si rinvia al regolamento già approvato e pubblicato, che si riporta qui di seguito con le integrazioni evidenziate dal testo sottolineato:

1.1 ORGANIZZATORI

Devono essere titolari della licenza di Organizzatore prevista per la specialità di riferimento. Possono essere anche soggetti diversi a condizione che gli stessi si appoggino a Organizzatori titolari di licenza e siano comunque titolari di una licenza sportiva ACI in corso di validità.

1.2 PARTECIPANTI

A bordo delle vetture devono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore, escluse quelle di regolarità, titolari di patente di guida.
I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

1.3 VETTURE

Devono essere ammesse le vetture previste dal regolamento del settore di attività per il quale viene organizzato il test.
Le vetture devono essere conformi ai rispettivi regolamenti tecnici.
Non sono previste verifiche tecniche.

1.4 PERCORSI

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.
Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.

Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.
Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:
essere preventivamente approvati dalla Commissione Velocità,
essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi,
avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

1.5 ASSICURAZIONI

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

1.6 ALTRE DISPOSIZIONI

Per l'organizzazione dei tests deve essere richiesta la preventiva autorizzazione dell'ACI indicando il motivo per il quale il test è organizzato, l'esatta ubicazione e la lunghezza dei percorsi, le vetture ammesse e le eventuali quote di partecipazione. L'Organizzatore deve dare comunicazione dei tests tramite la stampa specializzata.
La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore dell'organizzatore e recare il nulla-osta del Delegato Regionale ACI competente per territorio.
L'ACI si riserva di inviare un proprio osservatore con spese a carico degli Organizzatori.
I tests devono essere diretti da un Ufficiale di gara titolare di Licenza ACI.
Gli Organizzatori non devono prevedere né classifiche, né premi.
Al termine di ogni test, gli Organizzatori devono trasmettere alla competente Commissione, l'elenco nominativo dei partecipanti con l'indicazione dei numeri e delle categorie delle licenze.
A carico degli organizzatori che effettueranno tests senza la preventiva autorizzazione dell'ACI e dei conduttori che parteciperanno a tests non autorizzati saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo XXII del RSN.

2. TESTS TECNICI

2.1 ORGANIZZATORI

Possono organizzare tests tecnici soltanto i soggetti titolari di licenza di Costruttore o di concorrente Persona Giuridica.
Non possono essere organizzati test tecnici nella o nelle regioni di svolgimento delle gare CIVM nelle tre settimane precedenti e nelle due successive allo svolgimento di tali gare.
Sono esentati dal rispetto di tale disposizione gli organizzatori delle gare CIVM che volessero organizzare dei tests tecnici aperti a tutti gli iscritti alla gara.

2.2 PARTECIPANTI

A bordo delle vetture possono essere ammessi soltanto i titolari di una licenza di conduttore (escluse quelle di regolarità) e tecnici collaudatori di fiducia del Costruttore o del Team che organizza il test, titolari di patente di guida.
I partecipanti devono indossare l'abbigliamento di protezione omologato.

2.3 VETTURE

Ai test può partecipare un numero massimo di cinque vetture. Le vetture dovranno effettuare i test impegnando i percorsi con una sola vettura per volta.

2.4 PERCORSI

I percorsi devono essere chiusi al traffico con regolare ordinanza amministrativa emessa dagli Enti proprietari delle strade interessate.
Le Autorità di vigilanza competenti deve essere informate dell'effettuazione dei tests.
Alla popolazione (residente e non) deve essere data comunicazione della chiusura delle strade interessate ai tests.
Nei test del settore Salita i percorsi devono essere anch'essi scelti tenendo conto della presenza di abitazioni e/o di immissioni di strade di collegamento. I tests devono inoltre:
essere preventivamente approvati dalla Commissione Velocità,
essere fatti esclusivamente su percorsi già utilizzati per gare in salita e pertanto collaudati dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi,
avere tutti i sistemi di sicurezza attivi e passivi, i servizi di sicurezza e di soccorso previsti per le gare del settore. Per quanto riguarda il dislocamento dei C.P. deve essere garantita la loro presenza in tutte le postazioni principali (munite di collegamenti radio con la direzione di gara) previste nel piano di sicurezza della gara,
essere ammesse solo le vetture contemplate nella validità della gara (su un percorso di una gara Nazionale non possono correre le monoposto di nessun tipo)

N.B.: Potrà essere ritenuto valido il collaudo del percorso eseguito l'anno precedente per la gara, fatti salvi eventuali ammaloramenti del manto stradale e/o delle protezioni che richiedono, quindi, interventi specifici.

2.5 ASSICURAZIONI

È obbligatoria l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi.

2.6 ALTRE DISPOSIZIONI

Il Costruttore (titolare di licenza di costruttore) e il Team (titolare di licenza di concorrente Persona Giuridica) che organizzano un test devono darne preventiva comunicazione all'ACI indicando l'esatta ubicazione e la lunghezza del percorso, le vetture ammesse e la persona responsabile del coordinamento del test.
La richiesta deve essere sottoscritta, in originale, dal legale rappresentante dell'organizzatore e recare il nulla-osta del Delegato Regionale ACI competente per territorio.
Gli Ufficiali di Gara che dovessero essere chiamati a collaborare, presteranno la loro collaborazione a titolo personale.
Durante tutta la durata dei tests dovrà essere presente una ambulanza con personale medico e paramedico a bordo.
A carico degli organizzatori che effettueranno tests tecnici senza la preventiva comunicazione all'ACI e dei conduttori che parteciperanno ai tests tecnici non comunicati all'ACI saranno adottati i provvedimenti disciplinari previsti nel capitolo XXII del RSN.

ALLEGATO N. 4

RDS VELOCITA' IN SALITA
FAC SIMILE SCHEDA D'ISCRIZIONE ALLE GARE

<table>
<tr><td rowspan="3"></td><td rowspan="3">(solo gare titolate FIA)</td><td>DOMANDA DI ISCRIZIONE
Entry form / Domande d'engagement</td><td colspan="3">Riservato all'organizzazione
Organiser Reserved</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Chiusura iscrizioni:
Entries closing date:</td><td>PROTOCOLLO</td><td>N. GARA</td><td>GR./CL.</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">LOGO DELLA MANIFESTAZIONE</td><td colspan="4">Il sottoscritto chiede di essere iscritto alla gara …… e dichiara di conoscere ed accettare il regolamento particolare della Manifestazione, il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Nazionale Sportivo e le Norme Supplementari le cui norme tutte si impegna ad osservare, in particolare le norme relative all'utilizzo dell'abbigliamento e dei dispositivi di sicurezza personali e della vettura. Il concorrente dichiara altresì di esonerare gli Enti organizzatori, gli Ufficiali di Gara nonché i loro incaricati e dipendenti da ogni responsabilità per la violazione degli obblighi assunti con la suddetta dichiarazione e di rinunciare di conseguenza ad ogni pretesa risarcitoria per eventuali danni conseguenti all'uso dell'abbigliamento ed all'impiego dei dispositivi di sicurezza attestati dallo stesso come conformi.
DECORRENZA DI VALIDITA' IMMEDIATA</td></tr>
</table>

DATI RICHIESTI REQUIRED DATA	CONCORRENTE ENTRANT	CONDUTTORE DRIVER	CONDUTTORE di RISERVA SUPPORTING DRIVER
Cognome Surname			
Nome Name			
Luogo di nascita Birth place			
Data di nascita Birth date			
Under 25 al 1 Gennaio c.a. Under 25 to the 1st of january of the current year			
Pseudonimo Pseudonym			
Indirizzo Address			
CAP - Città - Naz. Postcode - Town - Nat.			
Telefono Telephone			
P.IVA e Codice Fiscale (Only Italians)			
licenza sportiva n° Sporting licence n°			
Qualifica e Categoria Licenza Status and Category of licence			
Patente di guida n° Driving licence n°			
E-mail			
Scuderia Team		Licenza n° Licence n.	
Preparatore Technical Preparer		Licenza n° Licence n.	
Noleggiatore Hirer		Licenza n° Licence n.	

Marca e modello vettura Brand and type of car	classificazione ACI ACI classification	Gruppo Group	Classe Class
	classificazione FIA * FIA classification	Gruppo Group	Classe Class
Cilindrata cc. Cubic capacity	Anno di costruzione Year of make	Targa Plate	Telaio Chassis

* da compilare solo se gara titolata FIA/to be compiled only if event with FIA validity

Inviare a: Send to	(indirizzo, fax, tel, e-mail, sito web dell'Organizzatore) (address, fax, phone, e-mail, web site of Organizer)
Pagam. assegno o bonifico Paym. w. cheque or bank transfer	IBAN .....

Tassa d'iscrizione Entry fee	Gruppo N - A - E1≤2000 à …….. Gruppo CN - E1>2000 - E2 - SP - S20 - ST - GT à ……. Racing Start/Racing Start Plus; à ……... Trofeo …….. à …….. Trofeo …….. à ……...

Nelle gare ENPEA, per poter acquisire punteggio per eventuali titoli italiani, i concorrenti/conduttori con licenza di ASN non italiana(Paesi UE o Paesi assimilati) sono tenuti a presentare idonea documentazione comprovante il proprio status di "professionista" (art. 18 del COD.).

In NEAFP events, in order to gain points for any Italian titles, competitors/drivers not italian ASN licenced (UE or comparable country) are required to submit proper documentation proving their "professional " status (art. 18 of COD.).

Le tasse di iscrizione inviate negli ultimi 5 giorni saranno maggiorate del 20%

Entry fees sent during last 5 days will be charged of 20%

Il sottoscritto dichiara per sé e per i propri conduttori di conoscere il Codice Sportivo Internazionale, il Regolamento Sportivo Nazionale e le sue norme supplementari, il

Regolamento Particolare di Gara e garantisce di accettarli senza riserve e di uniformarsi a tutte le prescrizioni in essi contenute.
The undersigner declares to have complete knowledge of International Sportive Code, of the National Sporting Regulations and its supplementaries rules, of the Particular Regulations of the Event and undertakes to
comply with them unconditionally and to uniform to all the prescriptions in them.

Comunicare ingombri assistenze e n. mezzi Please communicate service space necessary and vehicles number	

Richiesta di vidimazione di un nuovo passaporto tecnico ** Request of endorsement of new technical passport	SI	NO
Richiesta di Verifica Tecnica Unica annuale ** Request of annual technical scrutineering	SI	NO

** valido solo per gli iscritti italiani/valable only for italian participants

Firme Signatures	Concorrente / Entran	Conduttore / Driver	Conduttore di riserva Supporting Driver

ALLEGATO N° 5 RDS VELOCITA' IN SALITA

FAC SIMILE AUTOCERTIFICAZIONE PER USO PNEUMATICI GRUPPI CN, E2B, E2M

DICHIARAZIONE DI RESPONSABILTÀ .....
Il sottoscritto (nome e cognome) .....
Licenza ACI n° ..... Numero di gara .....
DICHIARA .....
che alle gara (denominazione) .....
del (data gara) .....
VENGONO USATI I SEGUENTI PNEUMATICI SLICK: .....
Marca .....
Numeri di matricola pneumatici:.
1 ANT.: .....
2 ANT.: .....
3 POST.:.....
4 POST.: .....
FIRMA CONDUTTORE:
.....

ALLEGATO N° 6
RDS VELOCITA' IN SALITA

PUBBLICITÀ, PANNELLI E NUMERI DI GARA

VEDERE IL REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA (RPG) STANDARD

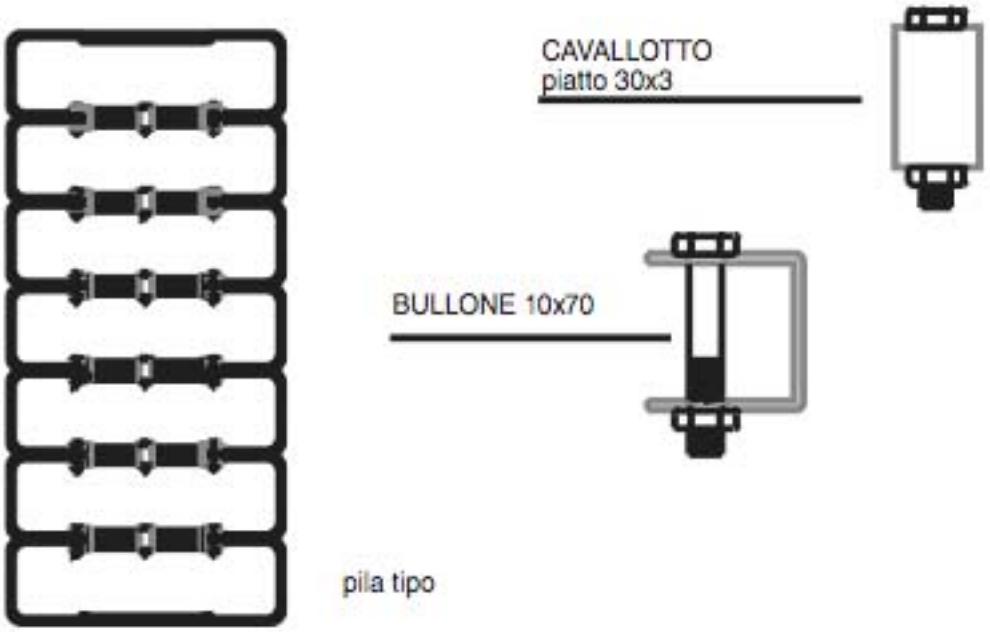
ALLEGATO N° 7

RDS VELOCITA' IN SALITA

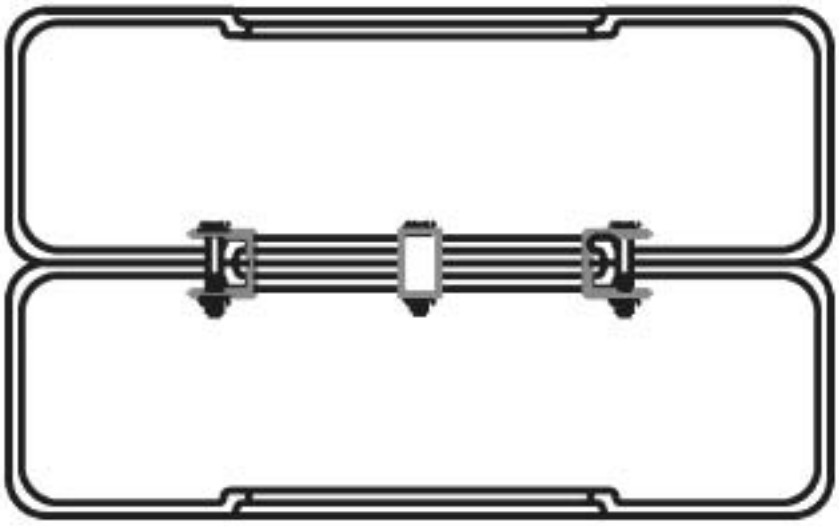
DISEGNI (CHICANES, PILE PNEUMATICI, FISSAGGI, ECC.)

Disegno n° 1: PILA DI PNEUMATICI

assemblaggio con cavallotti e bulloni

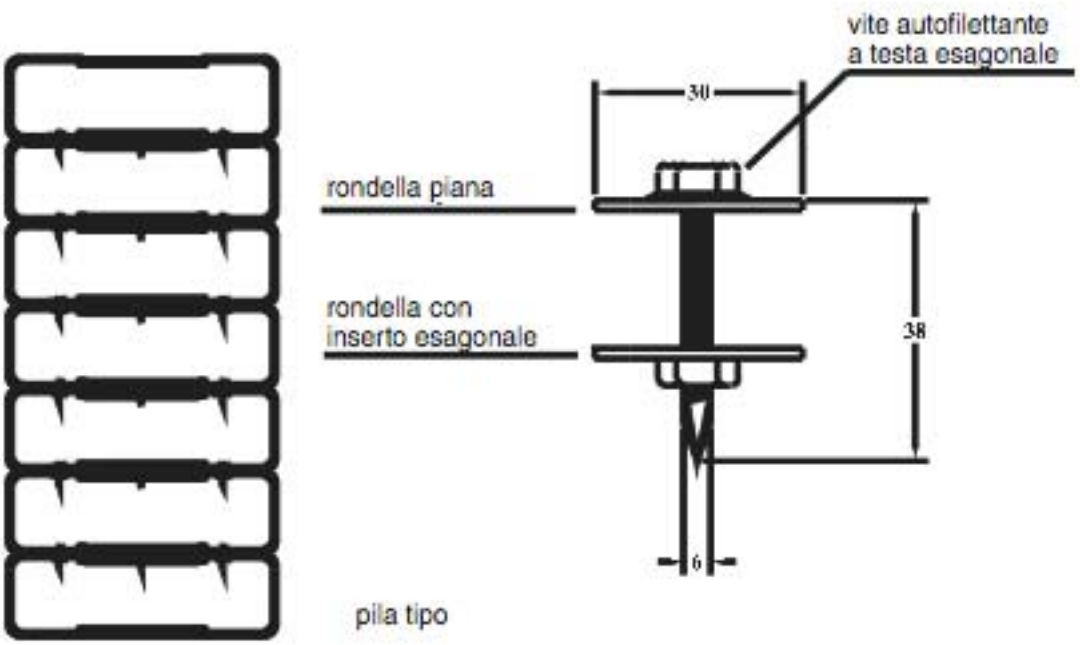


particolare assemblaggio

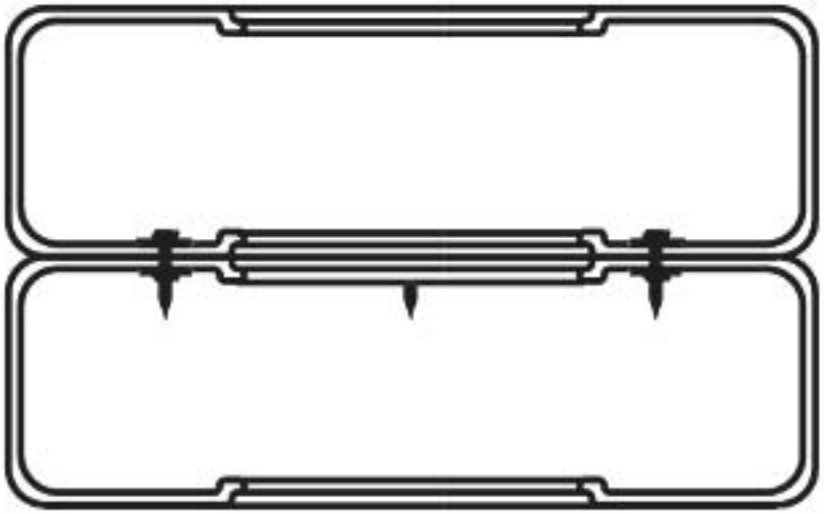


Disegno n° 2: PILA DI PNEUMATICI

assemblaggio con viti autofilettanti e rondelle

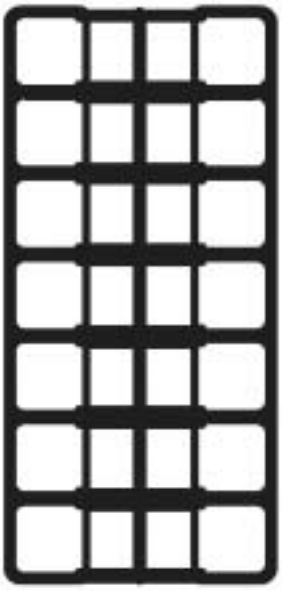


particolare assemblaggio



Disegno n° 3: PILA DI PNEUMATICI

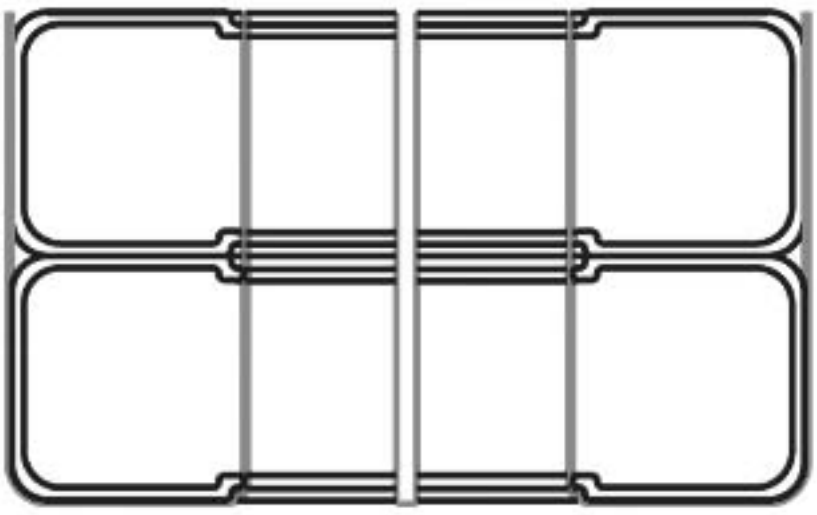
assemblaggio con reggia in nylon, treccia o nastro



pila tipo

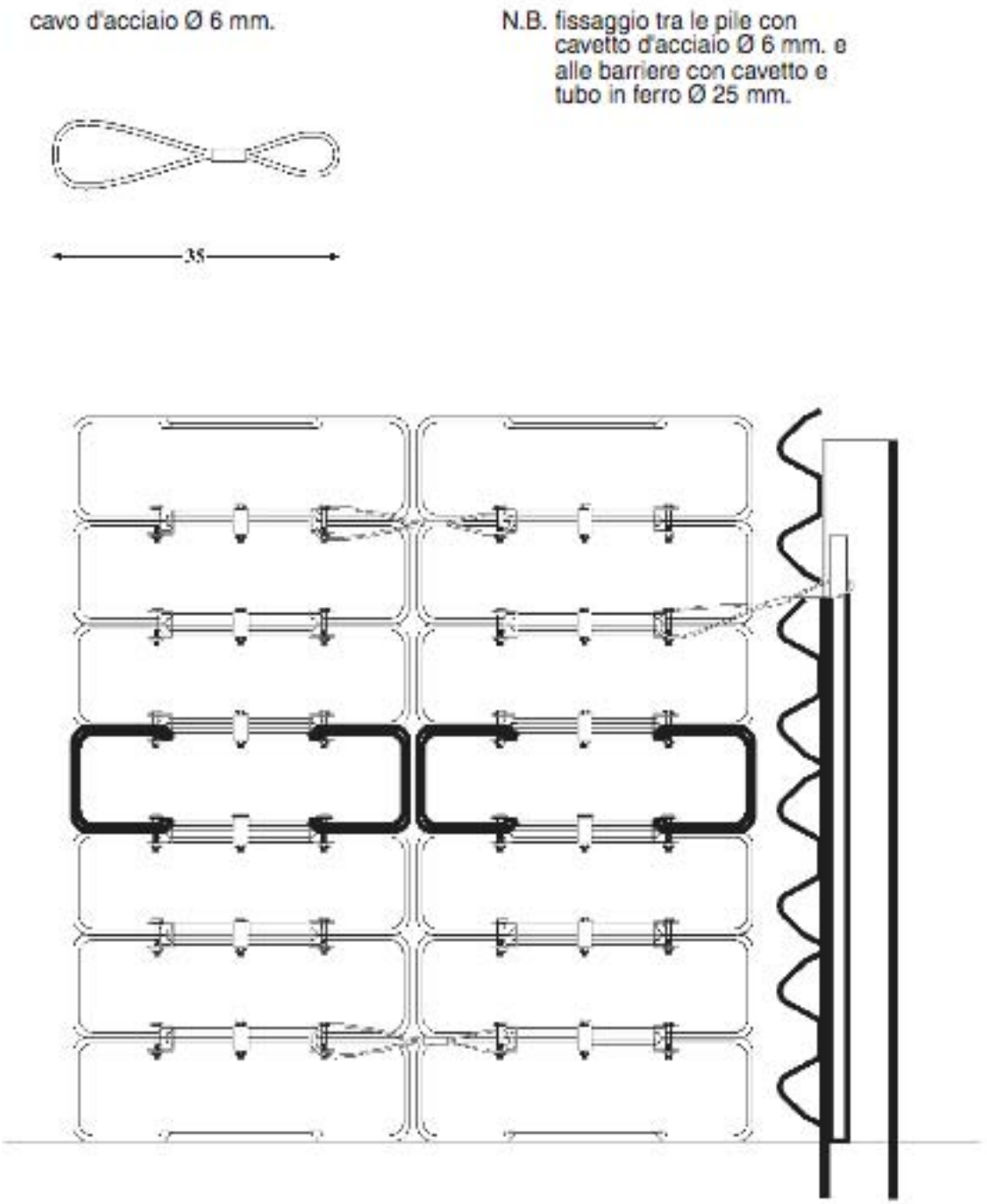
N.B. reggia in nylon da mm. 12 x 0,6 con carico rottura di 300 Kg. oppure treccia in filato e anima in poliestere Ø 5 mm. carico rottura 380 Kg. oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm. carico rottura 300 Kg. (tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il fissaggio di una singola pila al guard rail, palo, muro, ecc... può avvenire con lo stesso materiale con cui sono assemblate

particolare assemblaggio



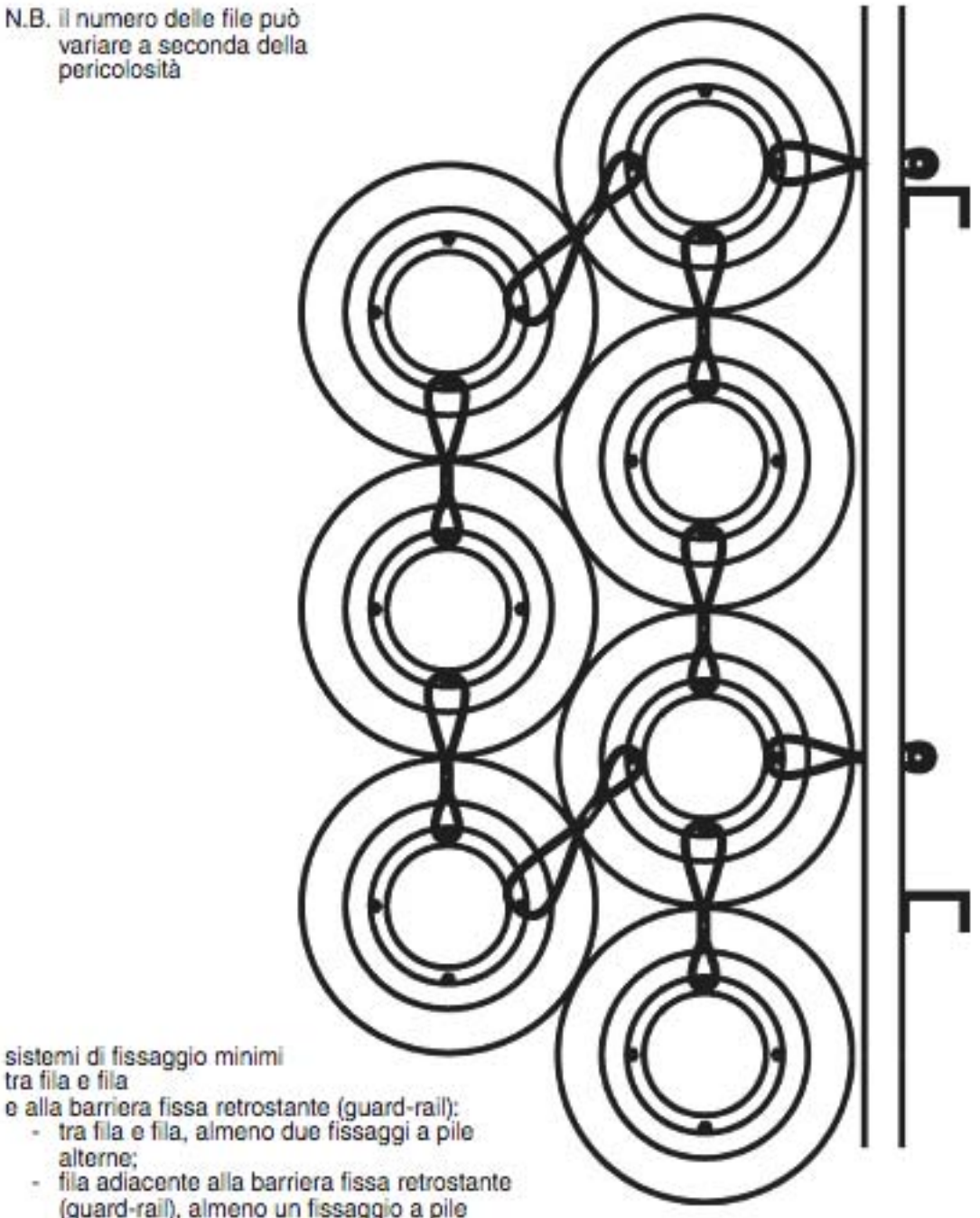
Disegno n° 4: FILA/E DI PNEUMATICI

protezione guard-rail o muri

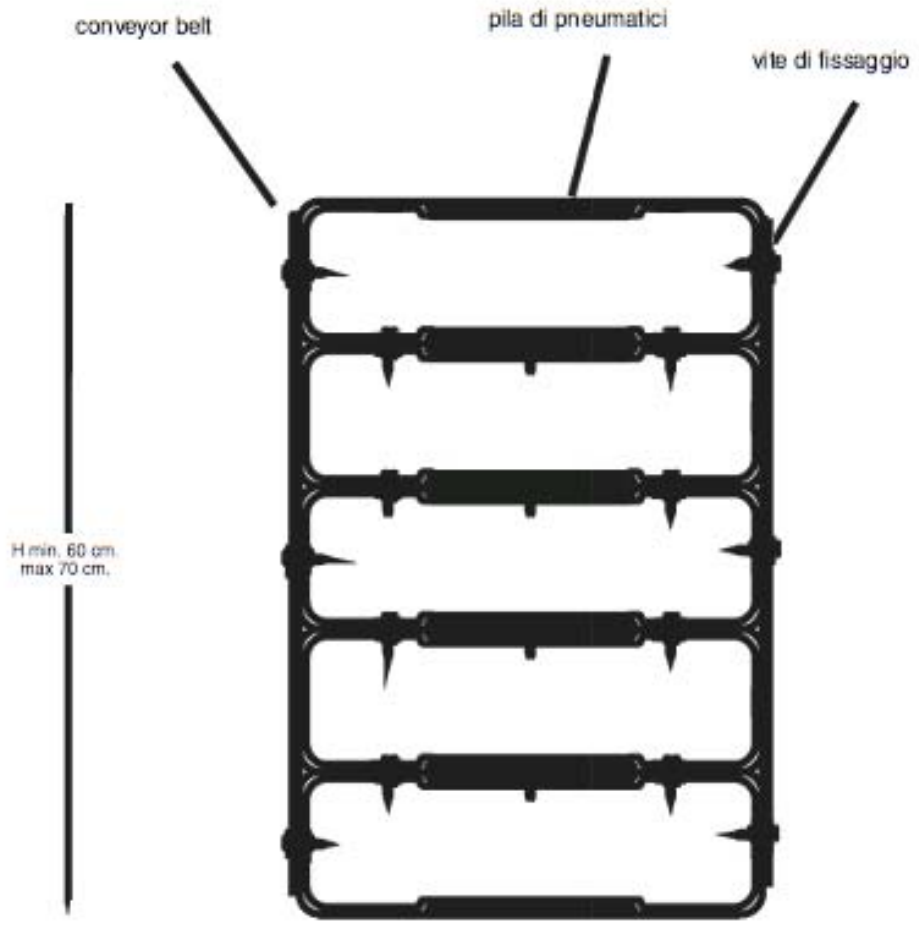

cavo d'acciaio Ø 6 mm.
N.B. fissaggio tra le pile con cavetto d'acciaio Ø 6 mm. e alle barriere con cavetto e tubo in ferro Ø 25 mm.
35

Disegno n° 5: FILA/E DI PNEUMATICI

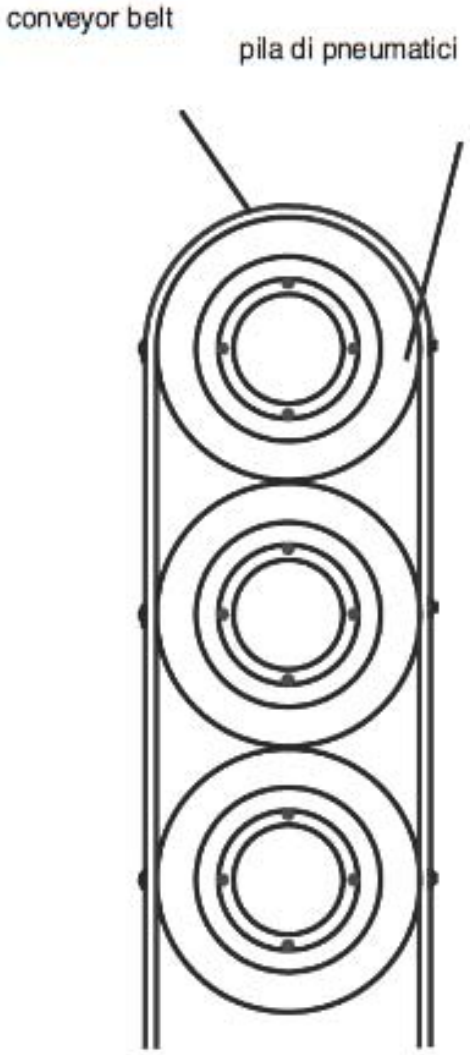
protezione guard-rail o muri


N.B. il numero delle file può variare a seconda della pericolosità
sistemi di fissaggio minimi
tra fila e fila
e alla barriera fissa retrostante (guard-rail):
- tra fila e fila, almeno due fissaggi a pile alterne;
- fila adiacente alla barriera fissa retrostante (guard-rail), almeno un fissaggio a pile alterne

Disegno n° 6: PILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento



Disegno n° 7: FILA DI PNEUMATICI
chicane di rallentamento

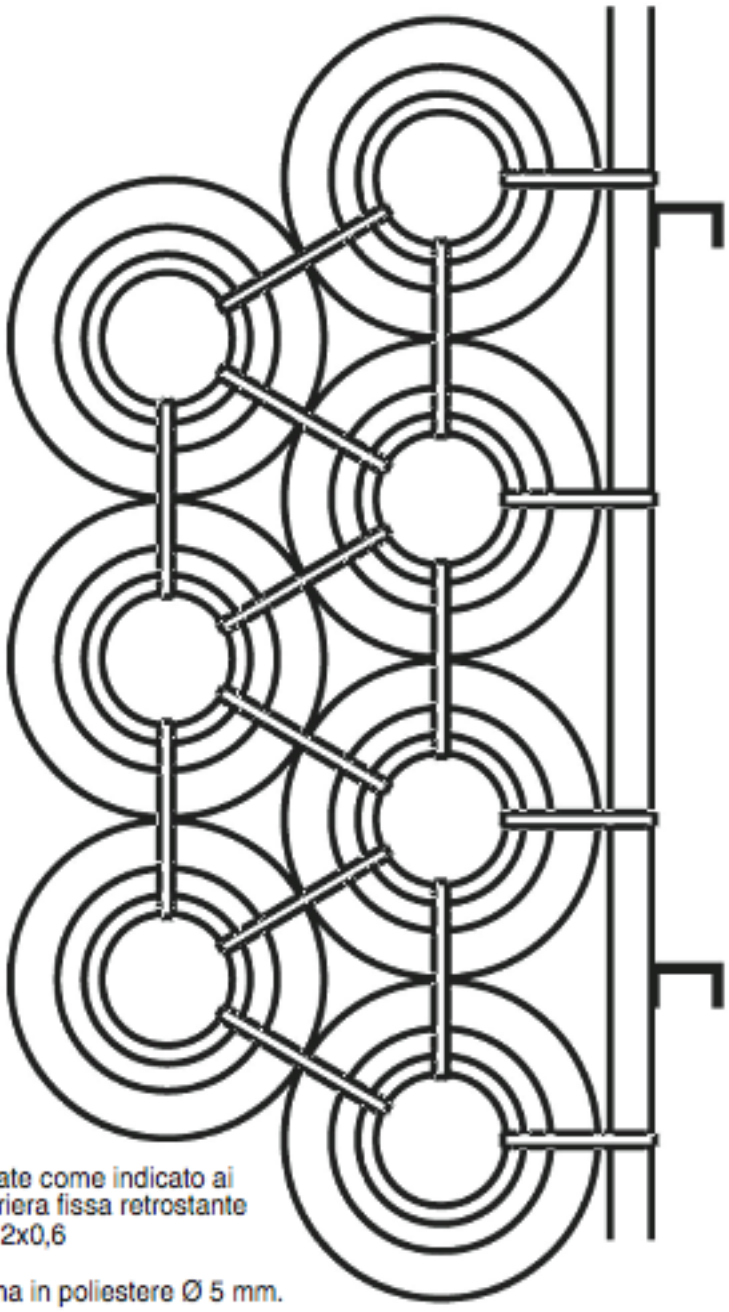


Disegno n° 8: FILA/E DI PNEUMATICI

protezione guard-rail o muri

schema di fissaggio

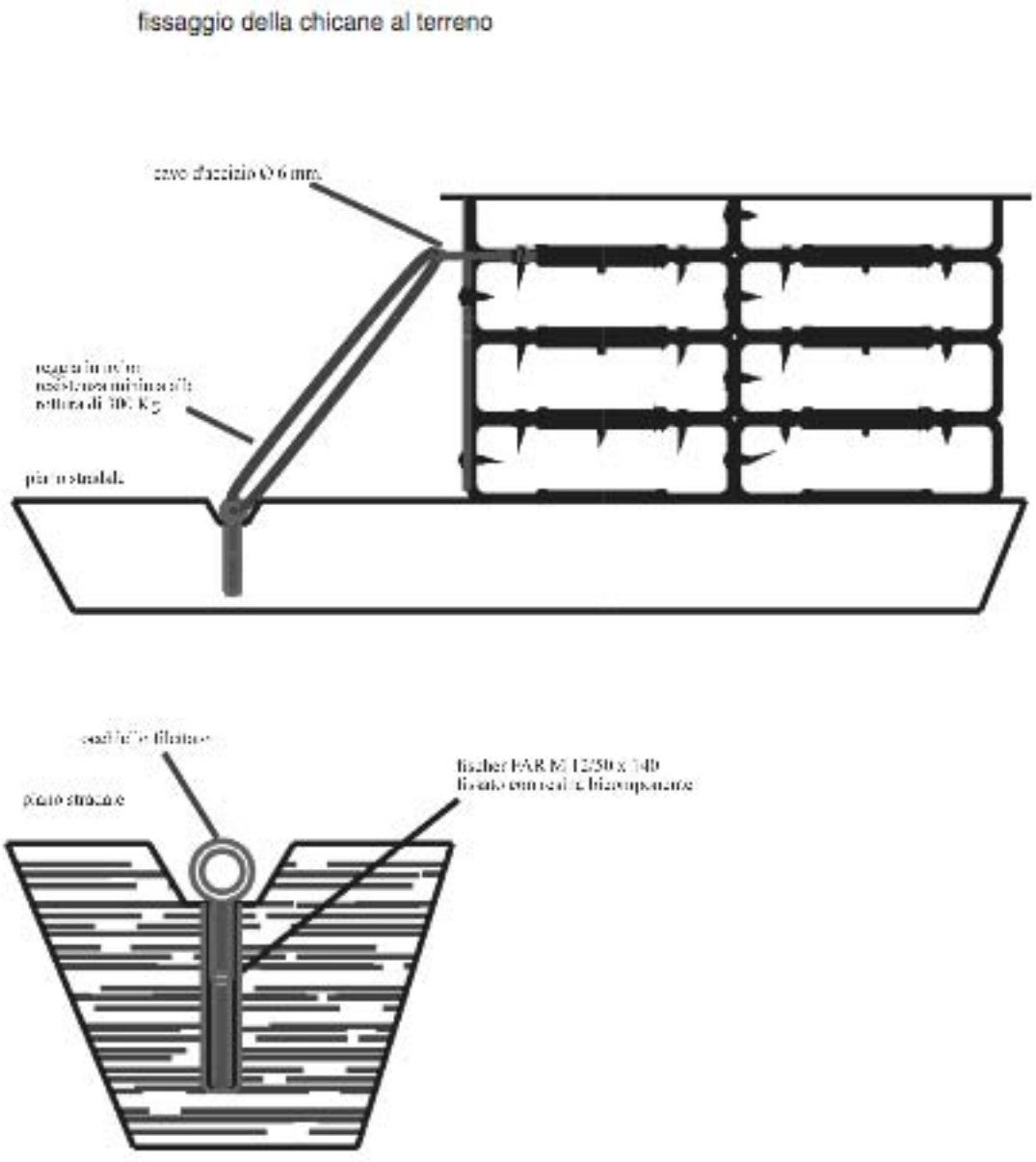
N.B. il numero delle file può variare a seconda della pericolosità



N.B. fissaggio tra le pile (assemblate come indicato ai disegni n° 1, 2 e 3) e alla barriera fissa retrostante
con reggia in nylon da mm. 12x0,6
con carico rottura di 300 Kg.
oppure treccia in filato e anima in poliestere Ø 5 mm.
carico rottura 380 Kg.
oppure nastro in polipropilene larghezza 25 mm.
carico rottura 300 Kg.
(tutti i dati indicati sono dei minimi).
Il fissaggio deve collegare tutte le pile adiacenti fra di loro e tutte le pile a contatto con la barriera fissa retrostante (guard-rail) assicurando tutti i pneumatici costituenti ciascuna pila.

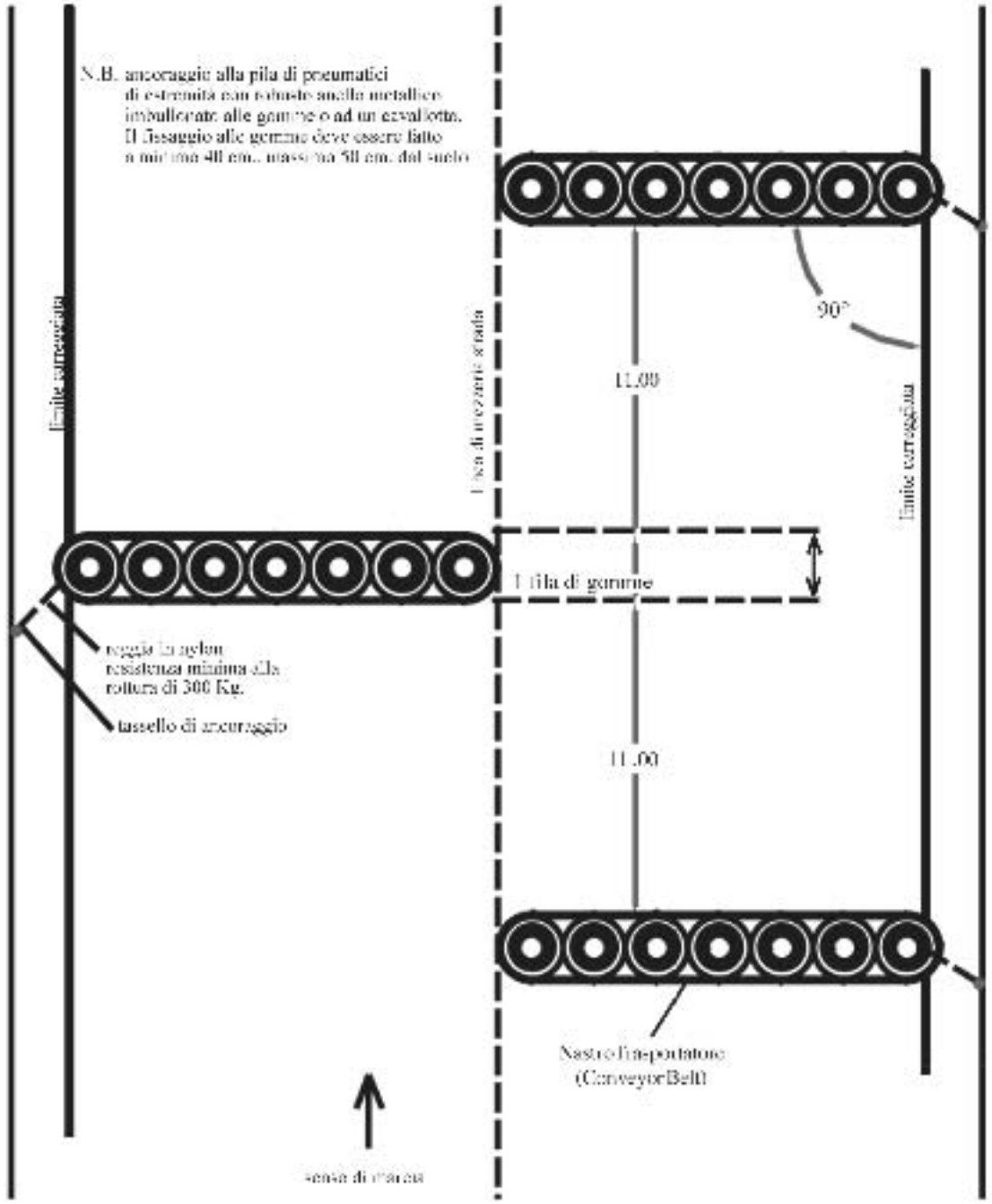
Disegno n° 9: FILA DI PNEUMATICI

chicane di rallentamento



DISEGNO N° 10: CHICANE DI RALLENTAMENTO SALITA

per ulteriori dettagli e dimensioni consultare RDS Velocità in Salita, Cap. I - Art. 1.6



Fissaggio pneumatico/pneumatico/fila/fila con ferri a C + bulloni/dadi/rondelle, come disegno allegato (alternativa: cavetti in nylon con resistenza minima alla rottura di 300 Kg.). Fissaggio file pneumatici/conveyor belt con piastre/bulloni/dadi/rondelle (piastre e teste dei bulloni all'esterno), minimo due fissaggi per ogni pila di pneumatici (per le pile di testa, su entrambe le estremità, i fissaggi minimi sono 6).

ALLEGATO N° 8

RDS VELOCITA' IN SALITA

LE BICILINDRICHE

REGOLAMENTO TECNICO

Il presente Regolamento Tecnico è basato sulle norme dell'Allegato "J" - Annuario ACI 1971 e 1981 relativamente alle Vetture di Produzione turismo competizione di Gruppo 2 e speciale Gruppo 5 fondamentalmente. Qualsiasi modifica diversa se non è espressamente autorizzata delle norme che seguono è da intendersi vietata.

ART. 1 –DEFINIZIONI

1.1 - Vetture ammesse:
Fiat 500 e sue trasformate (Abarth, Giannini, etc…)
Fiat 126 e sue trasformate (Giannini etc…)

1.2 - Schede d'omologazione (ex Art. 252g dell'Allegato "J" 1981)
Ogni modello di vettura omologata dalla FIA sarà oggetto di una scheda descrittiva (scheda d'omologazione) sulla quale sono indicate le caratteristiche atte all'identificazione del suddetto modello. La presentazione delle schede in sede di verifica e/o prima della partenza, potrà essere richiesta dai Commissari che avranno diritto di rifiutare la partecipazione del Concorrente in caso di mancata esibizione. Sarà cura del Concorrente richiedere la scheda d'omologazione e le eventuali schede addizionali relative alla sua vettura dall'ASN. Inoltre anche il numero di telaio e di motore riportati sulla scheda d'omologazione non devono essere presi in considerazione, in quanto non è prevista la presentazione delle targhe e del libretto di circolazione.

1.3- Divisioni Classi (descrizione a seguire Art.3)

1.3.1 - 700 GR5 (ART 3.1)

1.3.2 - 500 – 600 - 700 GR2 (ART 3.2)

ART. 2 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA
La presentazione della vettura alle Verifiche tecniche ante-gara implica la dichiarazione da parte del Concorrente che il veicolo è nelle condizioni di sicurezza necessarie per prendere parte alla competizione.

2.1 - DISPOSITIVO STACCABATTERIA
Su tutte le vetture, deve essere installato un interruttore generale che isoli totalmente dalla batteria tutti i circuiti elettrici, ad eccezione di quelli necessari a far funzionare l'impianto d'estinzione, in modo tale che, una volta azionato, non vi siano più fonti d'elettricità che possano mantenere in funzione il motore:
• L'interruttore deve essere facilmente azionabile tanto con un comando interno quanto esterno; si raccomanda di montare il comando esterno alla base del parabrezza dalla parte del guidatore o nel raggio di 50 cm da questo punto;
• L'interruttore deve essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo, di almeno 12 cm di base, colore blu bordato di bianco.

2.2 - CAVI, CONDUTTORI E DISPOSITIVI ELETTRICI
I condotti, canalizzazioni e cavi elettrici, che attraversino l'abitacolo dovranno essere conformi alle prescrizioni degli Artt. 253.3.1 e 2 dell'Allegato "J" 1999. E' permesso l'utilizzo di strumenti per la misura, temperatura e analisi dei gas scarichi.

2.3 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SERBATOIO CARBURANTE
I serbatoi di carburante devono essere conformi all'Art. 253.14 dell'Allegato "J" (serbatoi di sicurezza approvati dalla FIA) oppure rimanere quelli d'origine riempiti con schiuma di sicurezza alle norme delle specifiche Militari Americane **MIL-B-83054** o, in alternativa, con i sistemi anti-esplosione di tipo Detostop.I serbatoi di sicurezza devono sempre essere accompagnati dalla dichiarazione di conformità del costruttore, in corso di validità. L'ubicazione del serbatoio deve conservare il posto d'origine per la 500 e non deve oltrepassare l'asse delle ruote anteriori. Per la 126 è permesso il montaggio del serbatoio d'origine della 500 basta che non oltrepassa l'asse delle ruote anteriori.

2.4 - SERBATOIO RECUPERO OLIO
Un serbatoio di recupero olio da minimo 2 litri deve essere montato su tutte le vetture (fuori abitacolo).

2.5 - SPECCHIETTI RETROVISORI
Oltre a quello interno, devono essere installati due specchietti retrovisori esterni, con bordi protetti, con la superficie minima di 60 cm2.

2.6 - DISPOSITIVI D'LLUMINAZIONE
I dispositivi d'illuminazione posteriori e stop devono essere mantenuti in stato di funzionamento per tutta la durata della corsa.
In tutte le gare i vetri dei fari anteriori devono essere nastrati o ricoperti di protezioni o sostituiti con materiale plexiglas.

2.7 - DISPOSITIVI DI SICUREZZA
Tutti i dispositivi di sicurezza devono essere conformi alle specifiche tecniche dell'Art 253 dell'Allegato "J".

2.8 – ARMATURA DI SICUREZZA
L'armatura di sicurezza deve essere conforme alle specifiche tecniche dell'Art. 253.8 dell'Allegato "J".

2.9 - ANELLI DI TRAINO
Tutte le vetture devono avere un anello di traino anteriore e posteriore, chiaramente in vista e dipinto in giallo, rosso o arancione, conforme a quanto previsto dall'Appendice 7 "Regolamenti Tecnici" al RSN dell'Annuario ACI 2015.

2.10- ZAVORRA
E' consentito l'uso di zavorra, per un totale massimo di 20 kg, a condizione che si tratti di blocchi solidi e unitari, fissati per mezzo d'attrezzi facilmente sigillabili, montati sul pianale dell'abitacolo in maniera visibile e piombati dai Commissari Tecnici; i fissaggi sulla scocca devono essere fatti con supporto e relativa contro-piastra d'acciaio di spessore minimo di 3 mm, entrambi saldati alla scocca (come esempio si veda il disegno n° 253/52 Allegato "J" relativo al fissante dei sedili alla scocca). La superficie minima di contatto tra piastra, scocca e contro piastra è di 40 cm2 per ogni punto di fissaggio. Ogni attacco deve poter resistere a un carico di 5000 N in qualunque direzione.

ART .3 - DESCRIZIONE TECNICA CLASSI

3.1 - 700 GR5
3.1.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA -
A- PESO MINIMO
Le vetture dovranno avere un peso minimo di 610 kg con il pilota a bordo in abbigliamento da gara (comprensivo di casco).
B - ESTINTORI

Le vetture devono montare un sistema d'estinzione semi-automatico (comandato dal pilota). La capacità minima totale del sistema d'estinzione deve essere di 4 kg, divisi tra motore e abitacolo, più un brandeggiabile ben fissato nell'abitacolo, conforme alle disposizioni dell' Allegato J (prescrizioni generali Art 253).
Ovviamente l'azione sul motore e nell'abitacolo deve essere simultanea. Il sistema di comando esterno deve essere situato presso l'interruttore generale dei circuiti elettrici o collegato a esso e deve essere indicato con una lettera "E" rossa in un cerchio bianco con bordo rosso di almeno 10 cm di diametro.

C- CARROZZERIA - TELAIO

C.1 - CARROZZERIA

La forma esterna d'origine deve essere conservata. Modanature e rifiniture possono essere tolte. E' previsto almeno un tergicristallo funzionante. Per limitare la lunghezza fuori-tutto sarà adottata la misura maggiore dell'Art. 6 della scheda d'omologazione (Art. 4 della vecchia scheda). La larghezza massima della vettura fuori-tutto viene fissata in 2 m. Sarà permesso praticare aperture di ventilazione sulla calandra anteriore per l'applicazione di uno o più radiatori e per il raffreddamento dei freni che non dovranno sporgere dalla linea originale della carrozzeria. Per la Fiat 500 è vietata nel posteriore della scocca qualsiasi presa d'aria o altro che non risponda all'originalità della vettura; mentre per la Fiat 126 è consentita la presa d'aria nel posteriore della scocca come si evince dall'originalità della vettura.

C.2 - TELAIO

Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l'alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale o aggiunta di rinforzi.

C.3 - PORTIERE, COFANI MOTORE, BAGAGLIAIO, FASCIONE POSTERIORE

Il loro materiale è libero, a condizione che la forma esteriore d'origine sia conservata; le cerniere e le maniglie esterne delle porte sono libere, la serratura originale deve essere conservata. Le cerniere e il fissaggio dei cofani motore e bagagliaio sono liberi; detti fissaggi dovranno essere quattro e dovrà esserne possibile l'azionamento dall'esterno, il dispositivo originale di chiusura dovrà essere, invece, soppresso. In ogni caso, i cofani dovranno essere intercambiabili con quelli originali. Il fascione posteriore deve rispettare la forma originale e può essere rinforzato con saldature. Il cofano motore delle carrozzerie derivate da Fiat 500 può rimanere aperto come da fiche Giannini e Abarth e deve coprire perfettamente qualsiasi elemento meccanico. E' vietata l'applicazione di radiatori e recuperi d'olio sotto il cofano posteriore, sul cofano motore si possono praticare feritoie atte a maggiore raffreddamento.

C.4 - SUPERFICI VETRATE

Salvo per quanto concerne il parabrezza, il materiale è libero purché le superfici siano trasparenti. Il metodo di fissaggio è libero.
L'apertura del vetro della porta laterali conduttore è obbligatoria anche se diversa da quella d'origine.

C.5 - APERTURE DI VENTILAZIONE

Nella carrozzeria, potranno essere praticate aperture di ventilazione, a condizione che siano ubicate:

a) sulla parte sporgente del tetto sopra il lunotto posteriore e/o in una zona compresa tra il vetro laterale posteriore ed il lunotto posteriore;
b) che queste aperture non sporgano dalla linea originale della carrozzeria.

Sono altresì consentite aperture di ventilazione nell'abitacolo esclusivamente sui vetri laterali anteriori.

C.6 - PARAFANGHI

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. Tuttavia, la forma dell'apertura del passaruota deve essere conservata ma questo non comporta l'obbligo di mantenere le dimensioni originali. I parafanghi dovranno sormontare le ruote in maniera tale da coprire il pneumatico per almeno un terzo della sua circonferenza e tutta la larghezza del pneumatico. L'interno dei parafanghi è libero, quindi, è permesso installarvi elementi meccanici. Potranno essere praticate aperture di raffreddamento nei parafanghi. Tuttavia, quando fossero poste dietro le ruote posteriori, dovranno essere munite di dispositivi alettati che impediscono di vedere il pneumatico posteriore secondo un piano orizzontale.

C.7 - INTERNO
Le rifiniture interne, pannelli delle portiere, ecc. sono liberi. Il cruscotto non dovrà presentare angoli sporgenti. Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall'altro di un piano verticale passante per il centro della vettura.
I diaframmi che separano l'abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio dovranno mantenere forma, posizione e materiale d'origine.
È permessa, tuttavia, l'installazione d'elementi fissati a questi diaframmi o d'elementi che li attraversano a condizione di non sporgere per più di 20 cm (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo.
Sarà concesso modificare il pianale purché non oltrepassi in altezza la soglia delle porte.
In questo caso il pianale d'origine potrà essere tolto. E' permesso praticare finestre d'ispezione, sulla paratia per il motore e sul pianale per il cambio, purché le relative coperture siano dello stesso materiale d'origine ed efficacemente fissate.
Ad eccezione d'elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: estintori, zavorra, batteria, serbatoio.
La batteria può essere posizionata nell'interno dell'abitacolo sul pianale opposto al guidatore, purché sia fissata saldamente e ricoperta totalmente da una scatola in materiale isolante.
C.8– SERBATOIO
Oltre a quanto riportato all'Art. 2.3.
L'ubicazione del serbatoio è libera, a condizione che non sia posto nel compartimento motore, e non deve oltrepassare l'asse delle ruote anteriori.
È concesso tagliare il pianale ed il vano anteriore per l'istallazione di un serbatoio.
E' ammesso, inoltre, l'istallazione del serbatoio nell'abitacolo purché chiuso in una scatola resistente al fuoco stagna alle fiamme e dai liquidi che dovrà contenere il serbatoio stesso e i suoi bocchettoni di riempimento (Art. 254.6.9 terzultimo comma Allegato " J" 2014).
D- ELEMENTI MECCANICI
Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale, salvo che all'interno dei parafanghi.
D.1 - MOTORE
È ammessa qualsiasi elaborazione del motore che deve, in ogni caso, conservare il numero originale dei cilindri e delle valvole di aspirazione e di scarico. È consentito l'uso, oltre ai basamenti di origine, anche quello della Fiat Panda 30. Il motore deve essere posizionato nel compartimento originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato.
Non è permesso utilizzare più blocchi motori. E' consentito l'uso di bielle non originali di forma e materiale libero.
L'albero a camme (unico) è libero nella forma, posizione e sistema di comando (cinghia o catena).
La testata è libera nella lavorazione e deve essere bicilindrica di derivazione automobilistica del Gruppo Fiat, Abarth o Giannini o Fiat Panda 30 riprodotta rispettando la stessa architettura, caratteristiche e materiale d'origine.
L'uscita dei condotti di aspirazione e scarico deve mantenere la stessa posizione delle testate Fiat, Abarth o Giannini del tipo sopraindicato. L'uso di qualsiasi altra testata non rispondente alle caratteristiche sopraindicate è vietato.
È consentito l'uso di albero motore di libera costruzione sia nel materiale sia nella corsa.
Non è consentito il raffreddamento ad acqua. È consentito l'uso d'ulteriori radiatori dell'olio, a condizione che non sporgano fuori dalla carrozzeria. Nel caso di radiatori posti in direzione d'aperture di ventilazione sul frontale della vettura, le stesse dovranno essere munite di protezione efficace affinché gli elementi caldi dei corpi radianti non cagionino bruciature.
Non è consentita la sovralimentazione, la cilindrata massima dovrà essere di 700 cm3.
Il materiale delle canne cilindro è libero. Non si possono, inoltre, saldare sul monoblocco elementi meccanici che possono stravolgere l'originalità dello stesso.
È consentito l'uso d'iniezione elettronica con relativa centralina.
E' consentita la lubrificazione a carter secco.
Frizione e volano liberi.

D.2 - TRASMISSIONE
Le ruote motrici del modello di base omologato devono rimanere le stesse, è vietato l'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici.
La scatola del cambio essere originale in tutte le sue parti Fiat 500 o 126 o Fiat Panda 30 o Fiat nuova 500 e 700. Il numero massimo dei rapporti del cambio di velocità è limitato a sei marce in avanti e una marcia indietro. E' consentita la modifica della scatola del cambio per l'inserimento dei sei rapporti**, anche sequenziali.**
È consentito l'uso del differenziale autobloccante. È consentito l'uso di rapporti al cambio e coppia conica di fabbricazione non originale Fiat. L'utilizzo di titanio o magnesio è proibito. La retromarcia è obbligatoria e il pilota deve essere in condizioni di usarla seduto al volante. Gli organi della trasmissione sono liberi (semiasse, giunti, cuscinetti, etc.).
D.3 - ALTRI ELEMENTI MECCANICI
Conformi al Regolamento Tecnico Allegato "J" 1981 e 1971.
E- SOSPENSIONE
Il tipo di sospensione omologato può essere modificato. È permesso aggiungere o modificare i punti d'attacco, modificare o sostituire gli organi di collegamento del sistema della sospensione; la balestra può essere sostituita da bracci oscillanti o altro sistema.
Il tipo e il numero di molle e ammortizzatori e libero.
Il passo d'origine deve essere conservato (tolleranza +/- 1% come previsto dall'Art. 258 Allegato J).
F - STERZO
Scatola e meccanismo libero.
G - FRENI
Liberi come da Art. 253 Allegato "J".
Il numero di pompe dei freni è libero, come anche la sua pedaliera e la relativa installazione.
H - ALTEZZA DAL SUOLO
Nessuna parte meccanica deve toccare il suolo a ruote sgonfie da un lato.
I- RUMOROSITÀ E TUBI DI SCARICO
Tutte le vetture dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il limite massimo di rumorosità in conformità all'Appendice 5 "Manuale verifiche sportive e tecniche" al RSN - Annuario ACI 2015.
I tubi di scarico devono essere orientati verso la parte posteriore e la marmitta può essere montata anche sul fascione inferiore esternamente alla carrozzeria.
Per le vetture tipo Fiat 126 la lunghezza massima della vettura non deve superare i 20 cm da quell'omologata comprensiva di silenziatore.
Deve essere, in ogni caso, prevista un'efficace protezione affinché i tubi caldi non cagionino bruciature.
J - SUPPORTI MOTORE E CAMBIO
Liberi nella forma e materiale, mentre sono vietati i supporti in carbonio.
L- RUOTE
~~**Libere.**~~
Ruote libere ma devono essere utilizzati esclusivamente pneumatici marca Sotka Inc. nelle misure previste dalla monogomma.

3.2- 500 – 600 -700 GR2
3.2.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA-
A - PESO MINIMO
Le vetture dovranno avere un peso minimo:
700cc 580 kg
600cc 560 kg
500cc 540 kg
con il pilota a bordo in abbigliamento da gara (comprensivo di casco).

B - ESTINTORI

Le vetture montare un brandeggiabile ben fissato nell'abitacolo, conforme alle disposizioni dell' Allegato J (prescrizioni generali Art 253).

C- CARROZZERIA - TELAIO

C.1 - CARROZZERIA

La forma esterna d'origine deve essere conservata. Modanature e rifiniture possono essere tolte. E' previsto almeno un tergicristallo funzionante. Per limitare la lunghezza fuori-tutto sarà adottata la misura maggiore dell'Art. 6 della scheda d'omologazione (Art. 4 della vecchia scheda).

Sarà permesso praticare aperture di ventilazione sulla calandra anteriore per l'applicazione di uno o più radiatori e per il raffreddamento dei freni che non dovranno sporgere dalla linea originale della carrozzeria. Per la Fiat 500 è vietata nel posteriore della scocca qualsiasi presa d'aria o altro che non risponda all'originalità della vettura; mentre per la Fiat 126 è consentita la presa d'aria nel posteriore della scocca come si evince dall'originalità della vettura.

C.2 - TELAIO

Non potrà essere apportata alcuna modifica al telaio o scocca di serie, salvo per quanto concerne l'alleggerimento della struttura originale per asportazione di materiale o aggiunta di rinforzi.

C.3- PORTIERE,COFANI MOTORE, BAGAGLIAIO, FASCIONE POSTERIORE

Il loro materiale è libero, a condizione che la forma esteriore d'origine sia conservata; le cerniere e le maniglie esterne delle porte sono libere, la serratura originale deve essere conservata. Le cerniere e il fissaggio dei cofani motore e bagagliaio sono liberi; detti fissaggi dovranno essere quattro e dovrà esserne possibile l'azionamento dall'esterno, il dispositivo originale di chiusura dovrà essere, invece, soppresso. In ogni caso, i cofani dovranno essere intercambiabili con quelli originali. Il fascione posteriore deve rispettare la forma originale e può essere rinforzato con saldature. Il cofano motore delle carrozzerie derivate da Fiat 500 può rimanere aperto come da fiche Giannini e Abarth e deve coprire perfettamente qualsiasi elemento meccanico. E' vietata l'applicazione di radiatori e recuperi d'olio sotto il cofano posteriore, sul cofano motore si possono praticare feritoie atte a maggiore raffreddamento.

C.4- SUPERFICI VETRATE

Salvo per quanto concerne il parabrezza, il materiale è libero purché le superfici siano trasparenti. Il metodo di fissaggio è libero.

L'apertura dei vetri delle porte laterali è obbligatori anche se diversa da quella d'origine.

C.5 - APERTURE DI VENTILAZIONE

Non potranno essere praticate aperture di ventilazione nell'abitacolo, ad eccezione dei vetri laterali anteriori.

C.6- PARAFANGHI

Il materiale e la forma dei parafanghi sono liberi. Tuttavia, la forma dell'apertura del passaruota deve essere conservata. I parafanghi dovranno sormontare le ruote in maniera tale da coprire il pneumatico per almeno un terzo della sua circonferenza e avere una larghezza massima di 5 cm cadauno (quindi 1398 mm asse anteriore, 1406 mm asse posteriore). Per misurare la larghezza massima, ci si deve riferire alla verticale passante per l'asse dei mozzi delle ruote. E' permesso tagliare la parte di parafango originale ricoperta al eventuale codolino. L'interno dei parafanghi è libero.

C.7–INTERNO

Le rifiniture interne, pannelli delle portiere, ecc. sono liberi. Il cruscotto non dovrà presentare angoli sporgenti. Il sedile dovrà trovarsi interamente da un lato o dall'altro di un piano verticale passante per il centro della vettura.

I diaframmi che separano l'abitacolo dal compartimento motore e dal bagagliaio dovranno mantenere forma, posizione e materiale d'origine.

È permessa, tuttavia, l'installazione d'elementi fissati a questi diaframmi o d'elementi che li attraversano a condizione di non sporgere per più di 20 cm (misurati perpendicolarmente al diaframma) nell'abitacolo.

Sarà concesso modificare il pianale purché non oltrepassi in altezza la soglia delle porte.

In questo caso il pianale d'origine potrà essere tolto. E' permesso praticare finestre d'ispezione, sulla paratia per il motore e sul pianale per il cambio, purché le relative coperture siano dello stesso materiale d'origine ed efficacemente fissate.

Ad eccezione d'elementi installati sui o attraverso i diaframmi, potranno essere installati nell'abitacolo solamente i seguenti accessori: estintori, zavorra, batteria, serbatoio.

La batteria può essere posizionata nell'interno dell'abitacolo sul pianale opposto al guidatore, purché sia fissata saldamente e ricoperta totalmente da una scatola in materiale isolante.

D - ELEMENTI MECCANICI

Nessun elemento meccanico dovrà sporgere in rapporto alla carrozzeria originale, salvo che all'interno dei parafanghi.

D.1 - MOTORE

È ammessa qualsiasi elaborazione del motore che deve, in ogni caso, conservare il numero originale dei cilindri e delle valvole di aspirazione e di scarico. È consentito l'uso, oltre ai basamenti di origine, anche di quello della Fiat Panda 30.

Il motore deve essere posizionato nel compartimento originale e l'orientamento dell'albero motore, visto in pianta, deve essere conservato. Non è permesso utilizzare più blocchi motori. E' consentito l'uso di bielle**, volano e volantino** non originali di forma e materiale acciaioso.

L'albero a camme (unico) è libero nella forma e nel materiale e deve mantenere la sua posizione originale.

La testata bicilindrica deve essere di derivazione di serie del Gruppo Fiat, Abarth o Giannini o tipo Fiat Panda 30. E' permesso utilizzare piccoli interventi di saldature solo al fine di migliorare l'affidabilità e/o riparazione, ma non stravolgere l'architettura e la funzionalità di serie.

È consentito l'uso di alberi motori anche non originali ma del tutto uguali ed identici in forma e materiali a quelli d'origine Fiat 500, Fiat 126, Panda 30, Fiat 126 bis, Fiat 500 ed è consentita l'aggiunta di materiale sull'albero motore al solo fine di miglioramento dell'equilibratura.

Non è consentito il raffreddamento ad acqua.

È consentito l'uso d'ulteriori radiatori dell'olio, a condizione che non sporgano fuori dalla carrozzeria. Nel caso di radiatori posti in direzione d'aperture di ventilazione sul frontale della vettura, le stesse dovranno essere munite di protezione efficace affinché gli elementi caldi dei corpi radianti non cagionino bruciature.

Non è consentita la sovralimentazione, la cilindrata massima dovrà essere di 500 , 600, 700 cm3.

Le canne cilindro deve conservare materiale e forma di origine.

Il sistema d'accensione a spinterogeno deve conservato, ma la bobina è libera. E' vietato qualsiasi dispositivo d'iniezione ed accensione elettronica.

D.2 – TRASMISSIONE

Le ruote motrici del modello di base omologato devono rimanere le stesse, è vietato l'uso di una trasmissione a quattro ruote motrici.

La scatola del cambio essere originale in tutte le sue parti Fiat 500 o 126 o Fiat nuova 500 e 700. Il numero massimo dei rapporti del cambio di velocità è limitato a quattro marce in avanti e una marcia indietro.

È consentito l'uso del differenziale autobloccante. È consentito l'uso di rapporti al cambio e coppia conica di fabbricazione non originale Fiat. L'utilizzo di titanio o magnesio è proibito. La retromarcia è obbligatoria ed il pilota deve essere in condizioni di usarla seduto al volante. I semiassi sono liberi nel materiale **e forma.** ~~ma devono rispettare la forma di serie~~. E' permesso il montaggio di giunti cardanici od omocinetici. ~~"lato ruota"~~.

E' vietato l'utilizzo del sequenziale.

D.3 - ALTRI ELEMENTI MECCANICI

Conformi al Regolamento Tecnico Allegato "J" 1981 e 1971.

E - SOSPENSIONE

Il tipo di sospensione omologato può essere modificato ma deve conservare il sistema originale (balestra anteriore e molle posteriori).

E' permesso modificare i punti di attacco dei triangoli anteriori e posteriori.

I relativi triangoli devono restare quelli d'origine, ma possono essere modificati.

Possono essere sostituiti gli elementi elastici (silentblock).

Oltre a montare il sistema montante-fusello di serie, è permesso l'utilizzo di quello della Fiat 600, Fiat 850 e Fiat 850 Special.

Il tipo e il numero di molle è libero.

Gli ammortizzatori possono essere di libera costruzione pur conservando il numero originale.

E' possibile applicare barre stabilizzatrici sia sull'anteriore che sul posteriore.

Il passo d'origine deve essere conservato (tolleranza +/- 1% come previsto dall'Art. 258 Allegato J).

F - STERZO
Libero, ma di produzione Fiat.
G - FRENI
E' possibile montare anteriormente i freni a disco, mentre posteriormente deve rimanere a tamburo.
Il numero di pompe dei freni è libero, come anche la sua pedaliera e la relativa installazione.
H - ALTEZZA DAL SUOLO
Nessuna parte meccanica deve toccare il suolo a ruote sgonfie da un lato.
I - RUMOROSITÀ E TUBI DI SCARICO
Tutte le vetture dovranno essere munite di un silenziatore che garantisca il limite massimo di rumorosità in conformità all'Appendice 5 "Manuale verifiche sportive e tecniche" al RSN - Annuario ACI 2015.
I tubi di scarico devono essere orientati verso la parte posteriore e la marmitta può essere montata anche sul fascione inferiore esternamente alla carrozzeria.
Per le vetture tipo Fiat 126 la lunghezza massima della vettura non deve superare i 20 cm da quell'omologata comprensiva di silenziatore.
Deve essere, in ogni caso, prevista un'efficace protezione affinché i tubi caldi non cagionino bruciature.
J - SUPPORTI MOTORE E CAMBIO
Liberi nella forma e materiale, mentre sono vietati i supporti in carbonio.
L - RUOTE
~~E' obbligatorio montare ruote di diametro da 10 pollici.~~
~~Tranne per la classe 500 che può utilizzare anche il 12 pollici.~~
Ruote libere ma devono essere utilizzati esclusivamente pneumatici marca Sotka Inc. nelle misure previste dalla monogomma.

ELENCO DELLE MODIFICHE INTERVENUTE ALLA VERSIONE "ML 28 GENNAIO 2015" E SUCCESSIVE (IN ORDINE DI DATA):

ART. 3.9 GRUPPO E2 SILHOUETTE (10 FEBBRAIO 2015)

ART. 3 "Proroga ACI di omologazione" (18 FEBBRAIO 2015)

ART. 3.11 VETTURE GRUPPO "LE BICILINDRICHE" (18 FEBBRAIO 2015)

ART. 3.5 GRUPPO E1 ITALIA (11 MARZO 2015)

ART. 3.5 GRUPPO E1 ITALIA (31 MARZO 2015)

ART. 3.7 GRUPPO E2 BIPOSTO (E2B) (SPORT PROTOTIPI DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 CM³) (31 MARZO 2015)

ART. 3.8 VETTURE GRUPPO E2 MONOPOSTO (E2M) DI CILINDRATA MASSIMA DI 3000 CM³ (31 MARZO 2015)

ART. 3.11 VETTURE GRUPPO "LE BICILINDRICHE" (7 APRILE 2015)

ALLEGATO N° 8 REGOLAMENTO TECNICO LE BICILINDRICHE (7 APRILE 2015):
ART .3 - DESCRIZIONE TECNICA CLASSI
3.1 - 700 GR5
3.1.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA -
L- RUOTE
3.2- 500 – 600 -700 GR2
3.2.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA-
L - RUOTE

ALLEGATO N° 8 REGOLAMENTO TECNICO LE BICILINDRICHE (30 APRILE 2015)
3.1.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA: D1; D2
3.2.1 - MODIFICHE AUTORIZZATE - NESSUN'ALTRA È PERMESSA: D1; D2

ART. 7 – PARTENZA (30 APRILE 2015)

ART. 13 – PIANO DI SICUREZZA (30 APRILE 2015)

ART. 3.12 – VETTURE SCADUTE DI OMOLOGAZIONE (12 GIUGNO 2015)

ART. 6 - PROVE UFFICIALI (12 GIUGNO 2015)

ART. 7 – PARTENZA (12 GIUGNO 2015)

ART. 3.9 GRUPPO E2 SILHOUETTE (PRECISAZIONE - 30 LUGLIO 2015)